BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°61

La « Patte » de Leclerc
La 2e DB prend Baccarat

La Garde meurt...
La *Panzer-Division* « Müncheberg »

« Au milieu de notre jardin »
La motorisation de l'*US Army*

Le détachement « Épidote »
La cavalerie blindée en Afghanistan

Batailles & Blindés n°61 - Juin / Juillet 2014
Belgique, Italie, Portugal Cont., Lux., Espagne : 7,90 €
Suisse : 13 CHF - Autriche : 8,20 € - Canada : 14$C
un magazine des éditions caractère

M 01699 - 61 - F: 6,90 € - RD

JAGDTIGER-ABTEILUNG 512

VIVRE SANS VAINCRE

caraktère presse & éditions

MAI JUIN 2014

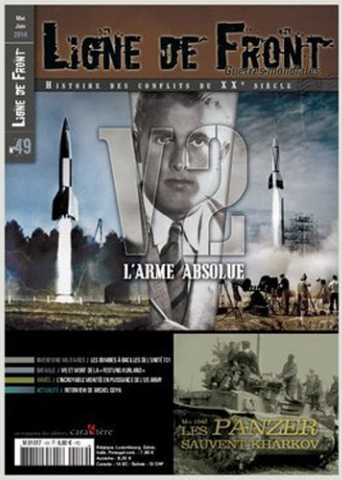
ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

Batailles & Blindés n° 61

Jagdtiger-abteilung 512
Vivre sans vaincre

Ligne de Front n° 49

V2
l'armée absolue



Trucks & Tanks n° 43

Stug III,
le sauveur de la *panzerwaffe*

Aérojournal n° 41

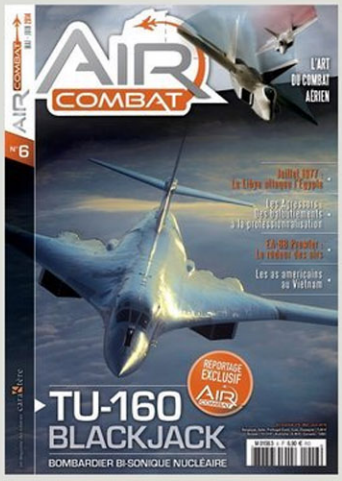
Kampfgeschwader 200
L'arme secrète du III. Reich

LOS! n° 14

Le Yamato
face à son destin

Air Combat n° 6

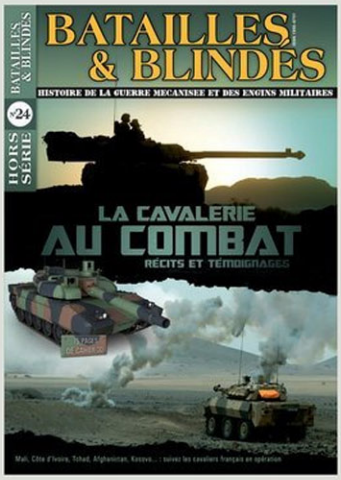
TU-160 Blackjack, bombardier
bi-sonique nucléaire



NOS HORS-SÉRIE

BB Hors-Série n° 24

La Cavalerie au combat
Récits et témoignages

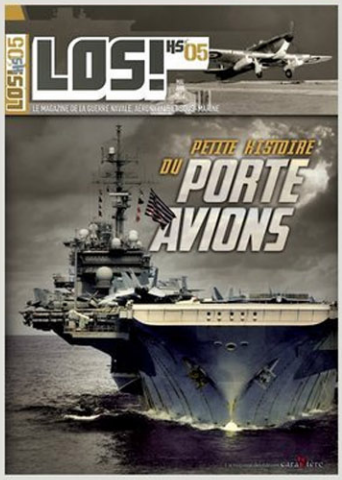


AJ Hors-Série n° 17

Boeing B-17 Fortress
1943-1945

LOS! Hors-Série n° 5

Petite histoire
du Porte-avions



Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

Batailles & Blindés n° 61

EDITO

À l'occasion des cérémonies du 8 mai, avec nostalgie, le secrétaire d'État chargé des Anciens combattants, Monsieur Arif, a affirmé regretter la fin du Service national, déclarant le même jour, sur deux chaînes de télévision d'information en continu : « Je crois, au regard de ma propre histoire, que le service militaire obligatoire était un formidable creuset républicain […] »
Belle déclaration. Mais au-delà des mots, il y a les faits et la situation actuelle, à commencer par la déflation des effectifs des armées et les coupes sombres dans les budgets de la Défense qui impactent la vie des soldats, que ce soit en France ou en OPEX ; sans oublier les bugs du logiciel de paie *Louvois* qui, chaque mois, plongent des militaires et leur famille dans le marasme financier. Mais voici que déjà une nouvelle rumeur court dans les « milieux autorisés » : bien que « sanctuarisés » l'an dernier, les budgets militaires pourraient bien être rabotés, une fois encore !
Dans le même temps, l'air grave, le ministre de la Défense nous expliquait doctement au sujet de la crise ukrainienne que « ce qui se joue en ce moment aux portes de l'Europe est la crise la plus grave depuis des décennies survenue sur le continent européen […] et que les fondements même de la sécurité européenne sont menacés. »
Alors, si le monde est dangereux, est-ce réellement une bonne idée que de nous priver de nos moyens de défense ?

Yannis Kadari

TÉLÉCHARGEZ NOS APPLICATIONS
BATAILLES & BLINDÉS,
AIR COMBAT ET LOS!
sur l'App Store Apple, Google Play et Kindle Amazon. C'est aussi le moyen de vous procurer les numéros épuisés de vos magazines préférés !

4 Le Blindorama — **Bolivie** 1932 - 1945
Petit pays sud-américain confronté à d'incessants conflits frontaliers avec ses voisins, la Bolivie est le premier État d'Amérique latine à acheter des chars de combat (et des tankettes). Ceux-ci vont en outre être engagés au feu lors de la terrible guerre du Chaco contre le Paraguay et connaître, pour le plus grand malheur de La Paz, un destin peu reluisant !

6 2002 - 2014 OPEX — **Le détachement « Épidote »**
Des unités de cavalerie blindée au « royaume de l'insolence »
Les militaires français du détachement « Épidote » participent à la formation des cadres de l'Armée nationale afghane (ANA) et conseillent les instructeurs de celle-ci afin que le pays puisse disposer d'une armée apte à mater l'insurrection talibane. Il ont pour mission spécifique de former les personnels des *Kandak* équipés du *Mobile Strike Force Vehicle* (MSFV) récemment acquis par Kaboul.

12 1945 UNITÉ — **La Garde meurt...**
La *Panzer-Division* « Müncheberg » : dernier carré d'Hitler
La *Panzer-Division* « Müncheberg » est symptomatique des dernières unités levées par une *Wehrmacht* à l'agonie pour défendre le « Reich millénaire ». Composée de personnels sommairement formés, recevant du matériel au compte-gouttes, elle est jetée dans la bataille devant Berlin avec plus ou moins de réussite. Sa grande force ? Les tankistes du centre d'essais de Kummersdorf et les *Panzergrenadiere* des bataillons *Leibstandarte* et *Großdeutschland* de la capitale...

22 1906-1945 STRATÉGIE — **« Au milieu de notre jardin »**
La motorisation de l'*US Army*
Partie de pas grand-chose, l'*US Army* a accompli une révolution sans précédent dans l'histoire militaire entre 1939 et 1945 : elle a réussi le tour de force de motoriser la totalité de ses forces armées (et même certains de ses alliés). Tout ne fut pas parfait, mais les chiffres donnent le tournis : de 11 600 en 1937, le nombre de véhicules dans l'*US Army* est passé à 250 000 en décembre 1941 ! Et entre 1940 et 1945, les États-Unis ont produit 3,6 millions de véhicules militaires !

42 1945 UNITÉ — **La *Jagdtiger-Abteilung 512***
Vivre sans vaincre
La *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* est l'une des très rares unités de l'Armée allemande à mettre en œuvre des chasseurs de chars lourds Jagdtiger. Des as tels que Walter Scherf, Albert Ernst et Otto Carius y ont été affectés comme cadres. Pourtant, l'engagement au feu de ses trois compagnies à partir de mars 1945 a été pour le moins contrasté : leurs « mastodontes », utilisés à contre-emploi, ont été capables du meilleur comme du pire !

56 1944 BATAILLE — **La « Patte » de Leclerc**
La 2e DB prend Baccarat
La 2e DB est l'unité mythique de l'Armée française de la libération. Du serment de Koufra pleinement honoré par la reconquête de Strasbourg, à la prise de Berschtesgaden, en passant par la libération de Paris, la division a marqué les esprits par ses succès tactiques. Or ceux-ci sont en grande partie l'œuvre de son chef : Philippe Leclerc de Hauteclocque, dont les talents de manœuvrier atteignent leur summum lors de la bataille beaucoup moins médiatique de Baccarat.

70 1944-1945 UNITÉ — **« GEKI »**
Mort d'une division blindée nippone (2e partie)
Après ses premières contre-attaques infructueuses contre la tête de pont américaine dans le golfe de Lingayen, la 2e division blindée « Geki » est éparpillée en défense des points névralgiques de Luçon : San Manuel, Munoz, aérodrome de Clark Field où les tankistes nippons, à bord de leurs chars Type 97 Shinhoto et Type 95 Ha-Go de leurs automoteurs Type 1 Ho-Ni, combattront jusqu'au sacrifice suprême...

Bataille & Blindés n°61
Juin - Juillet 2014
ISSN : 1765-0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidnce Maunier
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence
SARL au capital de 60 000 euros
RCS de Marseille 450 657 168

www.caraktere.com

Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 09 70 63 19 99
contact@caraktere.com

Commission paritaire : 0415 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication
et rédacteur en chef : Y. Kadari
Secrétaire de rédaction : Y. Mahé
Correctrice : B. Watellier
Relations clients : E. Teuma Léna

Direction Artistique : A. Gola
Infographie : M. Mioduszewska - A.Ricard
N.Bélivier, V.Deraze

Service des ventes et réassort : *à juste Titres*
Téléphone : 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
1070 Anderlecht – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Imprimerie CPI Aubin Imprimeur - Ligugé

Retrouvez toute l'actualité des éditions Caraktère *sur* Facebook et Twitter :
http://facebook.com/editions.caraktere
http://twitter.com/caraktere

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

1932 - 1945

Bolivie

Ayant arraché son indépendance à l'Espagne en 1825, la Bolivie, nommée d'après le Libertador Simón Bolívar, a une histoire militaire d'une grande richesse, ayant connu son apogée dans les années 1830 avec la Confédération péruano-bolivienne, dont la puissance a suscité l'inquiétude de tous ses voisins. Une période d'instabilité politique et la perte de son unique accès à la mer lors de la guerre du Pacifique (1879-1884) contre le Chili, ainsi que l'annexion d'autres territoires par le Brésil en 1903 ont achevé d'en faire le pays le plus pauvre d'Amérique latine. Mais le pire était encore à venir…

Par **Yann Mahé**

Privée de toute façade maritime, La Paz reporte son intérêt en direction du fleuve Paraguay débouchant dans l'Atlantique, ce qui est perçu comme une provocation par le gouvernement d'Asuncion. Afin de freiner les ambitions méridionales de son voisin, le Paraguay commence à implanter des garnisons et des fortins dans le désert du Gran Chaco, passablement délaissé par la Bolivie. Et, fort logiquement, des incidents de frontières commencent à se produire entre patrouilles à partir de la fin des années 1920, avant de dégénérer en un conflit parmi les plus sanglants que va connaître le continent sud-américain au XX^{e} siècle.

LA GUERRE DU CHACO

En 1929, la Bolivie devient le premier pays d'Amérique latine à se doter de blindés et à les engager au combat. Dans le cadre d'un contrat de 3 millions de livres sterling signé avec la firme britannique Vickers-Armstrong en 1926, le pays, à l'initiative du général Hans Kundt (un officier allemand devenu ministre de la Guerre bolivien), envisage l'acquisition – entre autres matériels aéronautiques – d'une douzaine de chars. Mais cette commande est revue à la baisse (1,25 million de livres) dès 1929 en raison de la crise financière, et seulement deux tankettes Vickers Carden-Loyd Mk. VIb et trois chars Vickers 6-ton Mark E sont acquis.

La conclusion de la transaction pour ces derniers semble d'ailleurs traîner en longueur, car leur commande (un bitourelle Type A et deux monotourelles Type B) n'est finalisée que le 12 octobre 1932, alors que les hostilités avec le Paraguay ont commencé depuis trois mois, et les trois engins livrés le 20 décembre.

Le Gran Chaco est une région caniculaire, forestière et au sol sédimentaire propice à la formation de marécages par temps de pluie. Non seulement le terrain n'est absolument pas favorable au déploiement des blindés, mais le climat est des plus éprouvants pour les équipages : il fera jusqu'à 50° C à l'intérieur des chars ! Ce qui n'empêche nullement les Boliviens de regrouper leurs cinq uniques blindés en une seule unité confiée au major Wilhelm « Wim » Brandt, secondé par le capitaine Achim von Kries, des instructeurs allemands, et de les envoyer sur place…

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'*Ejercito de Bolivia* n'en fait pas une utilisation heureuse. Le baptême du feu de son « Arme blindée » survient en septembre 1932 lors de la bataille de Boquerón, où la Vickers Carden-Loyd du mercenaire américain John Lockheart est engagée à Yujra, mais l'homme est blessé alors qu'il combat trappe ouverte à cause de la chaleur. Les 4 et 5 juillet 1933, utilisés individuellement ou par paquets de deux, les chars de Kries appuient de leur feu les assauts des fantassins contre le fortin de Nanava, les canons de 47 mm des Vickers 6-ton s'avérant particulièrement efficaces contre les fortifications et les nids de mitrailleuses paraguayens. Toutefois, ils font des cibles de choix pour l'artillerie, l'un d'eux – un Type A – étant détruit par un obus de 75 mm adverse le 5. Les Vickers Carden-Loyd, utilisées comme si leurs équipages étaient de vulgaires mitrailleurs se déplaçant derrière leur blindage au gré des besoins sur le champ de bataille, sont en revanche d'une efficacité douteuse compte tenu du faible débattement de leur arme. Du reste, les pertes de l'infanterie bolivienne sont épouvantables (2 000 morts), et la bataille de Nanava est un sanglant échec.

Finalement, La Paz perd ses deux Vickers 6-ton restants au kilomètre 22 de la route Zenteno–Saavedra le 11 décembre 1933, lors d'une embuscade tendue par le 7^{e} régiment de cavalerie ennemi durant la contre-offensive paraguayenne, qui se soldera quelques jours plus tard par la destruction des 4^{e} et 9^{e} divisions boliviennes à Campo Via. Les deux Vickers capturés (par simple abattit d'arbres devant et derrière les engins) seront exhibés par les vainqueurs à Asuncion.

Pour pallier ces pertes, l'Armée bolivienne achète à l'Italie 14 chars légers CV-33 type II, qu'elle perçoit à la fin du conflit, juste à temps pour qu'ils contribuent à la bataille de Villamontes en 1935.

Vickers-Carden-Loyd
Armée bolivienne
Boquerón, Chaco, 1932

Vitesse max. : 48 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 6-9 mm
Poids : 1,5 t

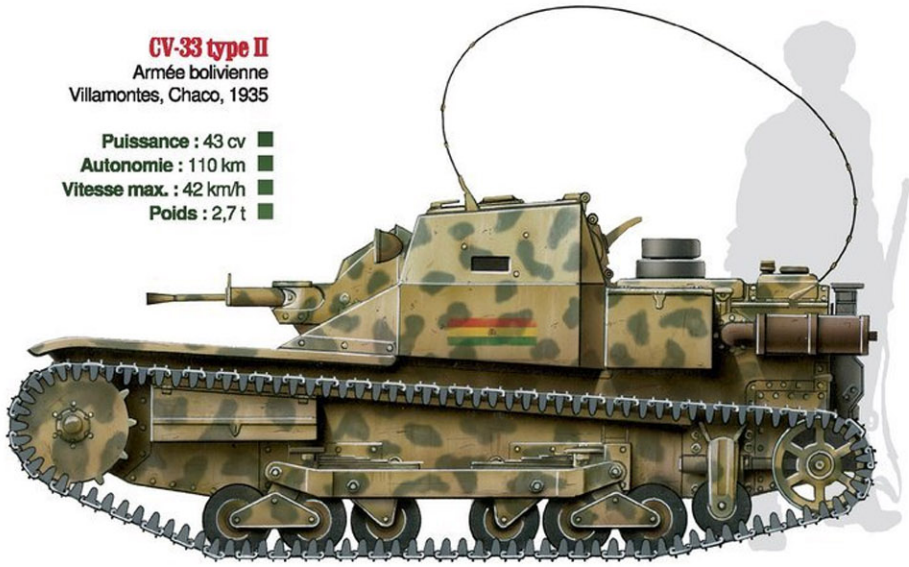
Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

Vickers 6-ton Mark E Type A
Armée bolivienne
Nanava, Chaco, 1933

- **Puissance :** 80 cv
- **Autonomie :** 160 km
- **Vitesse max. :** 35 km/h
- **Poids :** 7,3 t

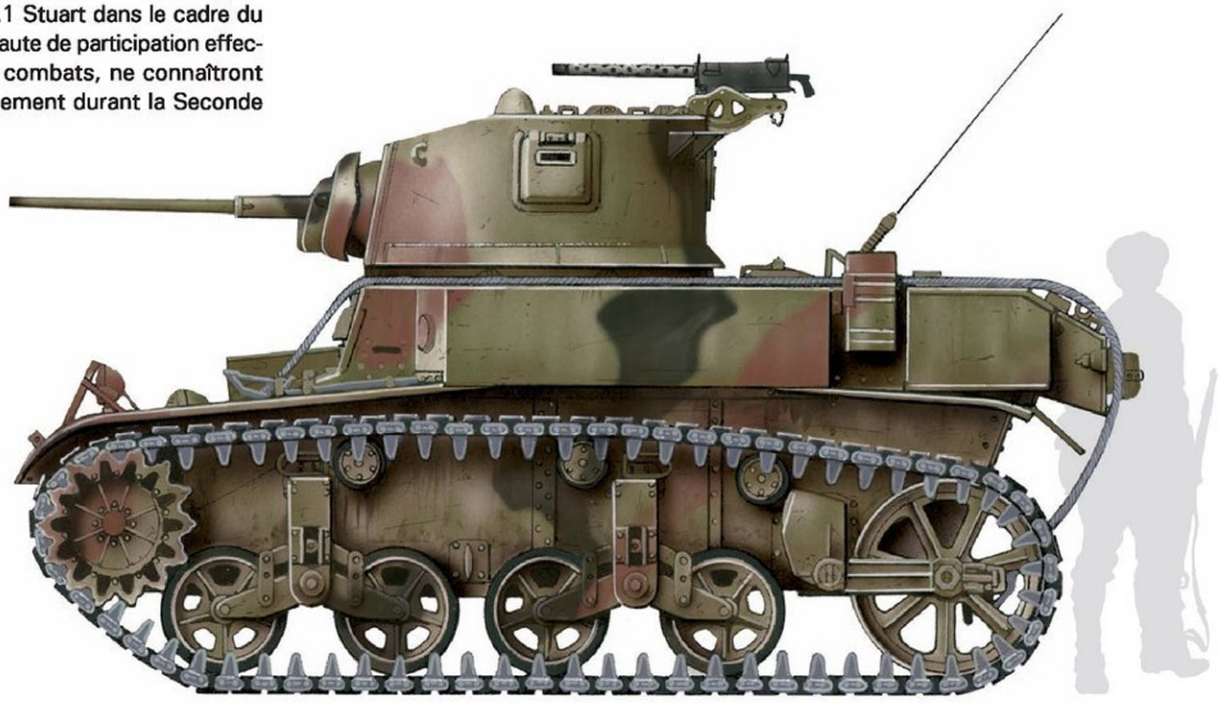
PARTENAIRE ÉCONOMIQUE DES ALLIÉS ET *LEND-LEASE*

Au terme de la désastreuse guerre du Chaco, qui se conclut par la cession de la majeure partie de la région au Paraguay, la Bolivie est exsangue. Outre le gouffre financier représenté par ces trois ans de guerre, son armée a été taillée en pièces et a perdu un équipement considérable. Même si le président Enrique Peñaranda déclare la guerre à l'Axe le 7 avril 1943, la Bolivie est encore bien en peine de pouvoir envoyer la moindre troupe combattre aux côtés des Alliés. Et c'est finalement en livrant des matières stratégiques, en particulier de l'étain (dont il devient le premier fournisseur après la chute de la Malaisie), du tungstène et du caoutchouc, que le pays se rend le plus utile à la cause alliée. En reconnaissance, bien que la Bolivie soit passée aux mains d'une junte militaire fascisante favorable à l'Axe, son nouveau chef, le général Gualberto Villarroel, ne renie pas l'engagement de son pays face aux menaces de sanctions des États-Unis. Une attitude qui permet à l'*Ejercito de Bolivia* de recevoir de Washington des chars légers M3A1 Stuart dans le cadre du *Lend-Lease*. Ceux-ci, faute de participation effective de la Bolivie aux combats, ne connaîtront pas le moindre engagement durant la Seconde Guerre mondiale… ■



CV-33 type II
Armée bolivienne
Villamontes, Chaco, 1935

- **Puissance :** 43 cv
- **Autonomie :** 110 km
- **Vitesse max. :** 42 km/h
- **Poids :** 2,7 t



M3A1 Stuart
Armée bolivienne
La Paz, Bolivie, 1944

- **Puissance :** 250 cv
- **Autonomie :** 120 km
- **Vitesse max. :** 58 km/h
- **Poids :** 14,7 t

LE DÉTACHEMENT « ÉPIDOTE »

Vue de face d'un MSFV APC Turret aux couleurs de l'Armée nationale afghane. Le véhicule dispose d'un lance-grenades de 40 mm (Mk19) et d'une mitrailleuse de 12,7 mm (M48) servie électriquement en tourelle. Il est également équipé de brouilleurs censés déjouer les redoutés IED.
Toutes photos capitaine Dorbaire

INSTRUIRE ET MENTORER DES UNITÉS DE CAVALERIE BLINDÉE AU « ROYAUME DE L'INSOLENCE » [1]

Atteignant le seuil de 4 000 soldats en 2011, le contingent français en Afghanistan compte dans ses rangs près de 500 hommes à la fin de l'année 2013, suite au désengagement des « unités combattantes » décidé l'année précédente. Une partie de ces personnels sert au sein du détachement « Épidote » [2] et relève de l'état-major *Nato training mission - Afghanistan* [3]. Sa mission est simple : participer, aux côtés de ses alliés, à la formation des cadres de l'Armée nationale afghane (ANA) et conseiller les instructeurs afghans afin que l'Afghanistan puisse disposer d'une armée nationale autonome et apte à mater l'insurrection talibane.

Par le capitaine Dorbaire, 1er régiment de chasseurs

La France accompagne depuis 2002 la montée en puissance de cette jeune armée. Toutefois, cette mission a particulièrement évolué en l'espace de dix ans, puisqu'elle est passée d'une formation directe au profit des stagiaires à une instruction des formateurs. Les cadres de la coalition ont ainsi exercé tour à tour la fonction d'instructeur, de conseiller puis celle de mentor (plus en retrait) et enfin de superviseur. Ces actions d'expertise-conseil s'effectuent dans l'enceinte même des écoles de formation de l'ANA. Elles sont conduites par près de 80 cadres français.

Le détachement « Épidote » s'articule autour de nombreuses écoles, telles que, entre autres, l'*Intelligence Training Center* (ITC) [4] , la *National Military Academy of Afghanistan* (NMAA) [5], le *Command and Staff College* (CSC) [6]. Mais un site retient plus particulièrement notre attention dans le domaine du combat des blindés : l'*Armor Branch School* (ABS). Localisée à l'est de Kaboul, à Pol e Charki, cette école (équivalente en France de l'École de Cavalerie située à Saumur, dans le Maine-et-Loire) assure la formation des commandants d'escadron, des chefs de peloton, chefs de char, chefs d'engin, tireurs, pilotes et chargeurs de l'ANA. Près de 40 Français, dont des cavaliers, apportent leur expertise tactique et technique aux côtés d'un détachement roumain d'une quinzaine de personnels environ.

LE PROGRAMME MSF AU CŒUR DE L'INSTRUCTION BLINDÉE EN AFGHANISTAN

Outre le fait de conseiller les instructeurs afghans dans la formation d'équipages sur T-62 (mission dévolue au détachement roumain), un des programmes majeurs de la coalition émerge au sein de l'ABS dans le domaine du combat des blindés : la formation de Kandak équipés du *Mobile Strike Force Vehicle* (MSFV). Cet engin blindé type 4x4 est hautement maniable, mobile et protégé. Il s'avère être un outil non négligeable dans les opérations de contre-insurrection. Il existe quatre versions de ce véhicule. La première, le MSFV APC Turret, dispose d'un équipage de trois personnes et peut embarquer un quadrinôme. Son armement inclut un lance-grenades de 40 mm (Mk19) et une mitrailleuse de 12,7 mm (M48) servie électriquement en tourelle. Une deuxième, le MSFV APC GPK, dispose d'un équipage de deux hommes et embarque un groupe de combat de 8 personnels. Son armement se limite à une simple mitrailleuse de 12,7 mm (M2) servie manuellement. La troisième variante est exclusivement sanitaire. Quant à la quatrième, il s'agit d'une version génie baptisée « Mine Roller ». Comme son nom l'indique, cette machine se charge des ouvertures d'itinéraires. Il n'est en aucun cas utilisé dans la lutte contre les engins explosifs improvisés (IED), alors que ces derniers constituent une menace omniprésente en Afghanistan.

[1] Le Royaume de l'insolence caractérise le mieux l'Afghanistan. Cette expression relève d'un ouvrage de Michael Barry, *Le Royaume de l'Insolence : l'Afghanistan (1504-2001)*, Flammarion, Paris, 2002, 517 p.

[2] L'épidote est une pierre précieuse qu'il est possible de trouver en Afghanistan.

[3] L'état-major *Nato training mission – Afghanistan* coordonne et assure la cohérence des actions de formation des forces de sécurité afghanes (Armée et police) entreprises par la plupart des nations alliées.

[4] École de formation des spécialistes du renseignement.

[5] École de formation initiale des officiers, équivalent de l'École Spéciale militaire de Saint-Cyr.

[6] École de formation pour les officiers supérieurs de haut niveau. Nous pouvons aisément la comparer à l'École de guerre française localisée à Paris.

Revue du Kandak 2 à l'*Armor Branch School* de Pol e Charki fin novembre 2012. L'influence américaine dans l'équipement de l'ANA est désormais clairement perceptible.

▲ Vue de profil du MSFV APC GPK équipé, lui, d'une 12,7 type M2 servie en manuel. Nous sommes ici à l'entraînement. Environ 500 exemplaires de MSFV, toutes versions confondues, ont été commandés par l'ANA.

Un Kandak MSF se compose de trois compagnies de combat, une section d'appui, une section du génie, une section de commandement. Chaque compagnie s'articule de la manière suivante : trois pelotons à deux MSFV Turret et deux MSFV APC GPK chacun, soit 34 personnels par peloton, un MSFV Turret pour le commandant d'unité et un GPK pour son adjoint.

CONSEILLER, CONTRÔLER, FORMER

Ainsi, au sein de cette école, les cadres français se focalisent sur le bon déroulement du programme MSF. Pour ce faire, ils se répartissent en plusieurs cellules : tactique (apprentissage des missions), tir, logistique et maintenance, doctrine, programmation, et les *Adviser Mentoring Teams* (AMT) ou équipes de conseil et de mentoring. Ces derniers, le plus au contact des unités blindées afghanes en formation, sont eux-mêmes répartis en quatre équipes. Chacune d'elles se compose d'un officier, un sous-officier et un militaire du rang. Trois équipes suivent chacune une compagnie. Quant à la quatrième, elle prend en charge les appuis du Kandak [7]. Les équipes AMT prennent à leur compte le « mentoring » des commandants d'unité et chefs de peloton, sans oublier le chef du Kandak conseillé par le chef des quatre équipes. Toutefois, il convient de garder à l'esprit que les cadres et militaires des Kandak restent bien formés par les instructeurs afghans, qui sont eux-mêmes contrôlés par les Français des différentes cellules (instruction tactique ou tir par exemple). L'objectif est que l'Afghanistan devienne autonome dans l'instruction de ses soldats. Les équipes sont aussi les instructeurs de contact auprès de l'ANA et travaillent en liaison avec les cellules de l'école ainsi que les organismes extérieurs ayant un impact sur le déroulement de la formation (instructeurs roumains, employés civils américains chargés de former les Afghans dans l'utilisation de base de certains types de véhicules). À ces interlocuteurs s'ajoutent évidemment les traducteurs dédiés, sans qui aucune communication et aucun travail concret ne pourraient être réalisés.

En effet, les tâches dévolues aux équipes AMT sont nombreuses. Il s'agit notamment d'assurer la cohérence de la formation et la liaison entre les instructeurs. Pour cela, chacun d'eux se doit de s'approprier le groupe d'instruction par la connaissance des personnels grâce à l'élaboration de fiches de renseignements et faire l'appel des stagiaires tous les matins. De plus, il convient de prendre en compte le niveau et le cursus des stagiaires après une semaine d'instruction pour adapter la programmation de base prévue aux attentes de l'organisme dont ils dépendent. Chaque équipe se charge de contrôler la formation technique et tactique qui est dispensée par les instructeurs afghans aux stagiaires (salle vidéoprojecteur, caisse à sable où sont reproduites les missions offensives et défensives à travers des figuratifs amis et ennemis, parc de véhicules, terrain pour les phases de pratique). Chaque équipe AMT élabore aussi de nouveaux cours pour réaliser de nouvelles spécialités, comme les cours de formation chef de peloton et ceux des capitaines commandants d'unité. Ces nouveaux cours et instructions réalisés pendant les mandats Épidote 30 et 31 donnent une nouvelle base de travail pour les Afghans dans ces domaines. Cependant, l'instruction peut avoir ses limites. L'ensemble des cours se compose de Power Points se trouvant dans une base de données à « l'occidentale ». Or, les présentations en Power Point sont encore plus assommantes pour les soldats afghans que pour nous. Les mandats se succédant depuis 2002 [8], inévitablement, les cours se doivent d'être amendés, modifiés voire refaits, et

[7] Un Kandak (bataillon de réaction rapide) MSF s'articule autour de trois compagnies de combat sur MSFV, une section du génie, une section antichar et un peloton logistique et de maintenance. Il équivaut au format d'un escadron.

[8] En septembre 2013, la mission Épidote en est à son 33e mandat.

il est donc à nouveau nécessaire de les valider pour les rentrer dans la base de données. En outre, le contrôle doit être permanent avec les unités afghanes afin qu'elles puissent dans l'avenir être complètement autonomes dans l'exercice de leur métier. Enfin, il faut sans cesse faire la liaison avec les différentes cellules d'instruction et les chefs de l'ANA afin qu'il n'y ait pas de discordances dans ce qui est enseigné et de s'assurer par là même de la présence des moyens à l'heure dite. En la matière, il faut réellement faire preuve de patience…

Outre la formation tactique, il y a également la formation humaine. Le dialogue demeure essentiel avec les stagiaires et les interprètes pour développer notre compréhension de leur approche de la vie et pour maintenir une cohésion d'ensemble des cadres et soldats formés. Prendre du temps pour discuter tactique, technique MSF ou autre autour d'un thé vert ou noir fait partie intégrante de la mission. Il s'agit d'établir des relations aussi personnelles que possible, que ce soit d'ailleurs avec les Afghans mais aussi avec les instructeurs occidentaux en gardant à l'esprit les règles de sécurité. Un climat de confiance s'instaure ainsi.

▲ Commandant d'unité de la 1re compagnie du Kandak 2 donnant ses ordres sur « caisse sable » sous l'œil bienveillant des AMT (*Adviser Mentoring Teams*).

DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE

La formation se fait au profit des équipages, pilotes, tireurs, chargeurs, chefs de peloton et capitaines. Théorie et pratique se succèdent dans l'apprentissage du métier blindé au sein de la compagnie dans un premier temps, puis dans un environnement interarmes dans un second temps, puisque sont incluses une section du génie et une section d'appui (équipée de mortiers de 82 mm et de canons sans recul type SPG-9 pouvant être soit montés sur Hummer soit démontés). Les cours créés par les Français sont traduits et sont ensuite dispensés par des instructeurs afghans sous l'œil bienveillant de leurs mentors. Généralement, un Kandak se forme en quatre mois, passant de la formation équipage à celle du peloton puis escadron. Un exercice majeur clôture cette formation : le « consolidation training ». C'est au pied du palais de la Reine, à Darulaman [9], au sud-ouest de Kaboul, que débute cet exercice tactique de taille. Pendant deux semaines, du 16 au 27 novembre 2012 pour le Kandak 2 et courant mars 2013 pour le Kandak 3, trois compagnies sur MSFV se soumettent à l'épreuve d'un véritable « CENTAC à la mode afghane » [10]. L'effet majeur est le suivant : poursuivre et valider 18 semaines de formation à travers un exercice tactique de trois jours par compagnie (« coy »), exercice encadré par les éléments français de l'*Armor Branch School* et notamment par les AMT.

[9] Le palais de la Reine à Darulaman (« demeure de la paix » littéralement traduit) est construit au début des années 1920 par un architecte allemand à moins de vingt kilomètres de Kaboul. Il est en ruines depuis les années 1970. À proximité se trouve également le palais du Roi, dans le même état…

[10] Le CENTAC est en France le centre d'entraînement au combat. L'ensemble des unités s'entraîne au combat dans des conditions réalistes et sous la forme de rotations. Ce concept est donc repris dans le « Consolidation Training » afghan.

◀ Un MSFV APC GPK négocie un virage. Le MSFV est basé sur le M1117 *Guardian Armored Security Vehicle* de la firme Textron Marine & Land Systems initialement destiné à la *Military Police*.

▲ MSFV APC Turret et GPK en escorte de convoi à Darulaman lors du *Consolidation Training* du Kandak 2 en novembre 2012.

Parmi ces éléments se trouvent neuf personnels du 1er régiment de chasseurs de Thierville-sur-Meuse, en Lorraine. L'objectif est réellement de taille puisqu'il doit permettre aux Kandak 2 et 3 de valider leur déploiement en toute sérénité et en toute autonomie dans la province de Kandahar [11] pour le premier (réalisé dans le courant du mois de décembre 2012), et dans la province du Helmand [12] pour le second (chose faite en avril 2013).

Successivement, trois compagnies foulent les pentes de ce terrain escarpé et montagneux situé aux portes de Kaboul. Cet espace rocailleux, fragmenté en plusieurs compartiments, se trouve notamment marqué par deux pénétrantes majeures, des ruines et une ancienne FOB (*Forward Operating Base*), véritable petit camp retranché. Il permet ainsi d'y dérouler des actions tout à fait réalistes. De plus, un ancien restaurant, « le Mess russe », rappelant la présence des troupes soviétiques de 1979 à 1989, situé sur un point haut dominant l'ensemble du terrain, constitue un lieu idéal pour la mise en place d'un centre opérationnel (CO). C'est de ce site que le CO du Kandak transmettra régulièrement les ordres aux compagnies joueuses. Une nouvelle fois, des conseillers français y sont présents pour « mentorer » leurs homologues.

De nombreux éléments issus du CENTAC se retrouvent donc dans cet exercice : ordres, Rehearsal ou « caisse à sable », points de situation, dialogue interarmes, débriefing… Afin de réaliser sa mission, le commandant d'unité dispose, outre de ses trois sections organiques MSFV, d'un groupe de mortiers à deux pièces de 82 mm, d'un groupe du génie composé de deux « Mine-Roller », d'un MSFV sanitaire et d'une dépanneuse. Il ne tient alors qu'au capitaine et à ses chefs de peloton de restituer les connaissances accumulées pendant 18 semaines de formation à l'ABS.

Le déroulement d'une rotation est simple. Pendant trois jours, une compagnie doit restituer un panel de missions offensives et défensives (reconnaître, s'emparer de, tenir un objectif), mais aussi des opérations de stabilisation (contrôler une zone, escorter un convoi). Le capitaine reçoit ses ordres du Kandak et les répercute à ses subordonnés. Néanmoins, la manœuvre de l'officier se heurte à de nombreux incidents : IED, véhicules suicides, embuscades, demandes d'évacuation sanitaire, demandes de dépannage, gestion des prisonniers… Ces derniers sont mis en scène par une force adverse joueuse armée par des soldats afghans et conseillés par des AMT. Ils doivent susciter réactivité et dynamisme de la part des sections et du capitaine. Chaque réaction à un incident est analysée dans le détail par les mentors français. À ce titre, les AMT n'hésitent pas à guider leurs homologues afghans en faisant rejouer certaines phases « *une fois sur cette position, l'appui se met en place, applique des feux pendant que l'élément d'assaut réalise son action ; attention aux tirs fratricides…* ». Ces manœuvres ont sans nul doute permis au CO du Kandak et aux compagnies d'affermir leur savoir-faire. Après débriefing de chaque compagnie, le bilan s'avère positif. Le CO et les compagnies ont particulièrement gagné en expérience. Et nul doute

[11] Kandahar est une province du sud de l'Afghanistan. Elle abrite la troisième ville du pays après Kaboul et Herat, portant d'ailleurs le même nom (c'est la principale ville de l'ethnie pachtoune).

[12] Le Helmand est une province du sud-ouest de l'Afghanistan. Elle constitue un des principaux points d'entrée des insurgés talibans avec la province de Kandahar.

▲ Vue de face du MSFV « Mine-Roller » en ouverture d'itinéraire. L'intérêt de ce type d'engin face à un ennemi passé maître dans la pose des mines et d'IED est évident. L'importante garde au sol du châssis est aussi un atout face à ce type de menace.

qu'à terme, les instructeurs afghans eux-mêmes seront en mesure de contrôler les unités formées à l'ABS. Une fois que le Kandak termine sa formation, il devient un bataillon homogène destiné à être engagé au combat. Il est pris en compte par des unités américaines ou britanniques. Ces derniers poursuivent l'instruction, mais cette fois-ci dans la zone d'opérations dans laquelle les éléments sont déployés.

BILAN

Les actions d'expertise-conseil entreprises à ce jour auprès des unités de cavalerie afghanes permettent à la toute jeune ANA de prendre de plus en plus son destin en main. Elle découvre petit à petit la finalité du combat de cavalerie : découverte, marquage et destruction de l'ennemi. Elle comprend que le cavalier dans son cheval d'acier progresse sans cesse dans une zone d'incertitude où le rapport de force peut s'inverser subitement, où la surprise tient toute sa place à chaque bond et où son combat se résout en une fraction de secondes. À l'heure où la France s'engage au Mali et en Centrafrique, l'exemple afghan démontre la capacité des régiments français de cavalerie à fournir à travers des personnels un enseignement et un contrôle de qualité dans la formation de combattants. L'engagement opérationnel des unités formées constitue l'objectif final. La polyvalence dans l'emploi de la cavalerie reste un maître mot. Le combat embarqué, ponctuellement débarqué, sur chenilles, sur roues est et reste celui du cavalier. ■

▼ Vue arrière du MSFV APC Turret et du MSFV APC GPK permettant de bien différencier les deux modèles équipant l'ANA.

LA GARDE MEURT...

LA *PANZER-DIVISION* « MÜNCHEBERG » : DERNIER CARRÉ D'HITLER

Le 5 mars 1945, alors que le *III. Reich* racle les fonds de tiroir pour tenter de barrer la route de Berlin à l'Armée rouge, l'inspection générale des *Panzertruppen* ordonne la mise sur pied d'une nouvelle division blindée : la *Panzer-Division* « Müncheberg ».

Par **Yann Mahé**

En fait de division, il s'agit plutôt d'une grosse *Kampfgruppe* mêlant le meilleur (tankistes du bataillon « Kummersdorf », grenadiers de la « Großdeutschland » et de la « Leibstandarte ») comme le pire (adolescents des Jeunesses hitlériennes et vieillards du *Volkssturm*). Pourtant, ses éléments vont se battre avec l'énergie du désespoir à Küstrin, Seelow et Berlin, où ils vont poser, par de mordantes contre-attaques, de sérieux problèmes aux Soviétiques.

MUMMERT : UN « GROGNARD » À LA TÊTE DE LA « MÜNCHEBERG »

La nouvelle unité est un pathétique mélange de l'organisation de la *Panzer-Division typ 45* et de celle de la *Kampfgruppe Panzer-Division typ 45*, c'est-à-dire que son ossature repose sur un bataillon blindé (en réalité deux, mais ayant les effectifs d'un seul) et deux régiments de grenadiers (conformément à l'ordre de bataille de la première). Toutefois,

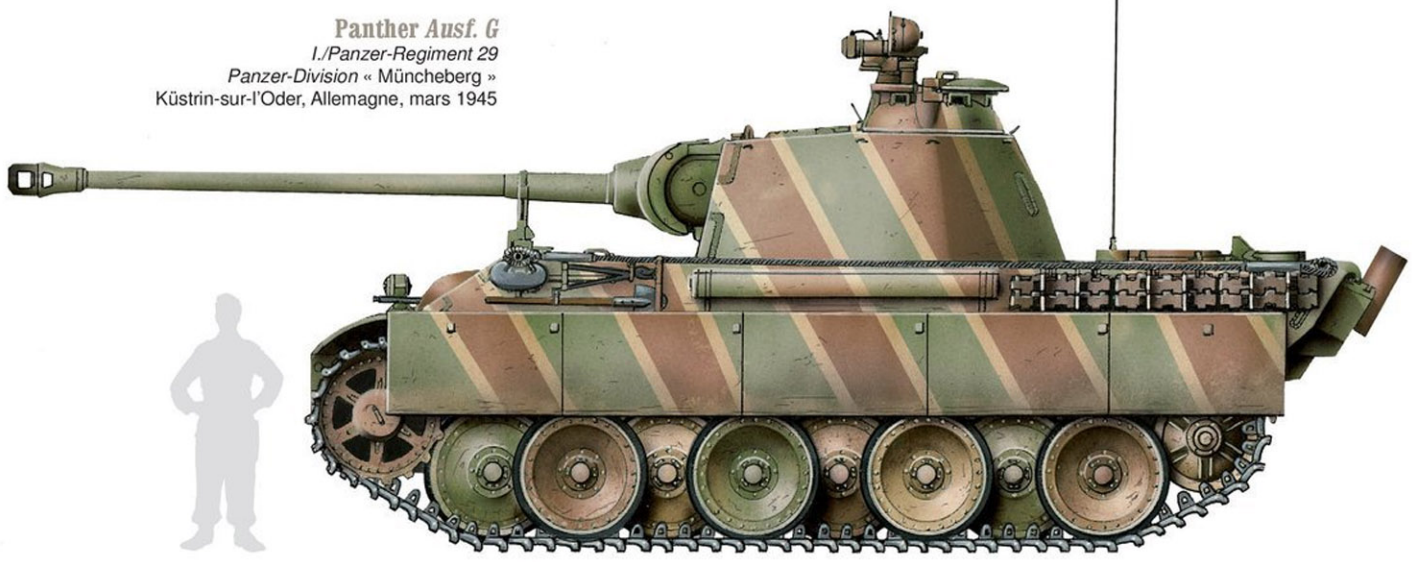
le manque de moyens à l'époque où se joue le dernier acte de la guerre en Europe se traduit sur le terrain par l'impossibilité de pouvoir respecter à la lettre l'organigramme – pourtant squelettique – de l'ultime mouture de la division blindée de la *Heer* : au lieu d'un régiment d'artillerie à trois bataillons et d'un bataillon de *Flak*, ledit régiment fusionne avec ce dernier censé être indépendant avec un seul bataillon d'artillerie de campagne ; et, au lieu de bataillons, de simples compagnies pour les autres unités divisionnaires (*Panzerjäger*, *Pionier*, reconnaissance, transmissions) !

Trois jours après sa constitution officielle, les unités choisies pour la formation de la division commencent à se rassembler à Müncheberg – d'où son nom de baptême –, ville située quasiment à mi-chemin entre l'Oder et Berlin. Il s'agit principalement d'unités hétéroclites stationnées en temps normal près de la capitale et dans le secteur de Frankfort-sur-l'Oder, bref des formations du *Wehrkreis III*. L'état-major est celui de la *Panzer-Brigade 103*, des rangs de laquelle est aussi issu le *Kommandeur* : le *Generalmajor der Reserve* Werner Mummert. Bardé de décorations, ce solide Saxon est une véritable « bête de guerre », dont la dureté et l'expérience se lisent d'un simple coup d'œil : il fait dix ans de plus que ses bientôt (il les aura le 31 mars) 48 ans, les traits de son visage sont rugueux, son regard est fatigué et dur. Cavalier de formation, ce passionné d'équitation est passé dans les carabiniers du roi de Saxe du temps du *Kaiser*, avant de prendre les rênes du bataillon de reconnaissance de la *256. Infanterie-Division*, puis ceux de la *14. Panzer-Division* entre 1939 et 1942. Récemment, il commandait le régiment de grenadiers de la *Panzer-Brigade 103*, dont il a fini par prendre la tête et avec laquelle il vient de s'illustrer à Lauban [cf. Batailles & Blindés n° 49]. Officier de réserve, Mummert est aussi un nazi convaincu. Militant du *Stahlhelm* dès les années 1920, encarté au parti depuis 1932, c'est-à-dire avant l'arrivée d'Hitler au pouvoir, il est aussi membre de la *SS*, au sein de laquelle il a le grade de *SS-Obersturmbannführer*. Détail intéressant, avant sa réactivation en 1935, il servait dans les *SS-Reiter*, les cavaliers *SS*. Comme ceux-ci étaient alors très peu nombreux, il a forcément côtoyé Hermann Fegelein, officier de liaison entre Himmler et Hitler, qui se trouve alors dans le bunker de la chancellerie et dont on peut se demander s'il n'est pas à l'origine du choix de Mummert à la tête de la dernière division blindée censée défendre Berlin. Au-delà de sa probable accointance avec le beau-frère du *Führer* (Fegelein a épousé la sœur d'Eva Braun), de sa fidélité au régime, la promotion de Mummert à l'heure de défendre la capitale millénaire du *Reich* n'a rien d'anodine. L'homme est réputé pour son énergie, son aptitude au *Sattelbefehl* (littéralement « ordre donné en selle », traduisant le contrôle à vue en se plaçant en tête des unités divisionnaires) et sa capacité à donner l'exemple sur le champ de bataille, une qualité indispensable à l'heure de commander de jeunes recrues terrorisées et inexpérimentées. C'est surtout un grand spécialiste du front russe : âgé de 17 ans en 1914, il a fait toute la Grande Guerre contre l'Armée du tsar et a même joué les prolongations contre les bolcheviks au sein de l'*Ostsee-Division* envoyée au secours des Finlandais après l'armistice de Brest-Litovsk. Hormis la campagne de 1940, il n'a servi jusqu'ici que sur l'*Ostfront,* s'illustrant lors de la marche sur Moscou avec la 256e et à Stalingrad (un combat urbain, détail d'importance) avec la *14. Panzer*, **où il a été gravement blessé. Bref, Mummert est le chef tout indiqué pour prendre la tête de la « Müncheberg ».**

▲ Le *Generalmajor der Reserve* Werner Mummert, *Kommandeur* de la « Müncheberg ». C'est un cavalier émérite, un membre de l'*Allgemeine-SS* et un nazi convaincu, comme un certain Hermann Fegelein. Ce dernier, proche du *Führer* et qui a forcément connu Mummert dans la petite formation de cavalerie *SS* d'avant-guerre, a-t-il été pour quelque chose dans sa nomination ?
Coll. Charita

◀ Une colonne de Panther *Ausf. G* de la *Panzer-Division* « Müncheberg » photographiée dans le secteur de Küstrin-sur-l'Oder lors de la contre-attaque du *XXXIX. Panzer-Korps* visant à dégager la ville. Confirmé par les images d'actualités nazies, le schéma de camouflage vert-marron « zébré » de jaune semble typique d'un lot de Panther construit par les usines MAN à la toute fin du conflit et attribué à la « Müncheberg ».
Archives Caraktère

Panther *Ausf. G*
I./Panzer-Regiment 29
Panzer-Division « Müncheberg »
Küstrin-sur-l'Oder, Allemagne, mars 1945



UNE MISÈRE DE *PANZER-DIVISION*, MAIS…

Le *Panzer-Regiment* « Müncheberg » de l'*Oberstleutnant* Kuno von Meyer (ancien du *Panzer-Regiment 24*) doit être constitué par amalgame de la *Panzer-Abteilung* « Kummersdorf » et de la *I./Panzer-Regiment 29* du *Major* Marquard prélevée à la *12. Panzer-Division*. C'est tout sauf une unité au rabais. Aux ordres de l'*Hauptmann* Horst Zobel, la « Kummersdorf » est une *Alarmkampfgruppe* constituée en février 1945 à partir des personnels et matériels du célèbre Centre d'essais et de recherches de Kummersdorf. Elle est bientôt renommée *Panzer-Abteilung* « Müncheberg ». Ses tankistes sont donc des instructeurs chargés de tester pour l'*OKH* les chars capturés sur l'ennemi. Quant aux *Panzermänner* de la *12. Panzer-Division*, si la plupart sont des jeunes recrues totalisant quelques heures seulement d'instruction, leurs cadres sont des vétérans endurcis de l'*Ostfront*. Côté matériel, c'est le flou artistique témoignant de la difficulté de constituer un parc blindé homogène à cette période critique : le régiment aligne un état-major, une compagnie de commandement et trois compagnies de combat mêlant Tiger I et Tiger II [1] (*1. Kompanie*), Panther (*2. Kompanie*), *Panzer IV*, *Panzer IV/70* et *StuGe* (*3. Kompanie*) ! On imagine sans peine les soucis que pose la diversité d'une telle ménagerie à la logistique et aux ateliers de réparation…

Le *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 1 » de l'*Oberst* Goder est peut-être ce qui se fait de mieux sur cette partie du front en matière d'infanterie d'accompagnement à cette époque désespérée. Puisque l'Armée rouge s'apprête à déferler sur Berlin, on n'a pas hésité à sortir la garde prétorienne des casernes de la capitale : le *Wach-Regiment* « Berlin », c'est-à-dire la Garde d'honneur de Berlin relevant de la « Großdeutschland », et le *SS-Panzer-Grenadier-Ersatz- und Ausbildungs-Bataillon 1*, autrement dit le bataillon d'entraînement et de remplacement de la « Leibstandarte SS Adolf Hitler » (la garde personnelle du *Führer*), forment respectivement le 1er et le 2e bataillons du régiment de *Panzergrenadiere*. Autant dire que ces derniers sont des combattants d'élite. Un écueil toutefois : aucun des deux n'est *gepanzerte* (mécanisé, donc sur blindés semi-chenillés *Sd.Kfz. 251*), ni même *motorisiert* (transporté par camions), puisqu'ils sont qualifiés, par les documents d'époque, de *teilweise motorisiert*, c'est-à-dire partiellement motorisés. En d'autres termes, une partie a la chance de disposer de camions, alors que l'autre se déplace à pied !

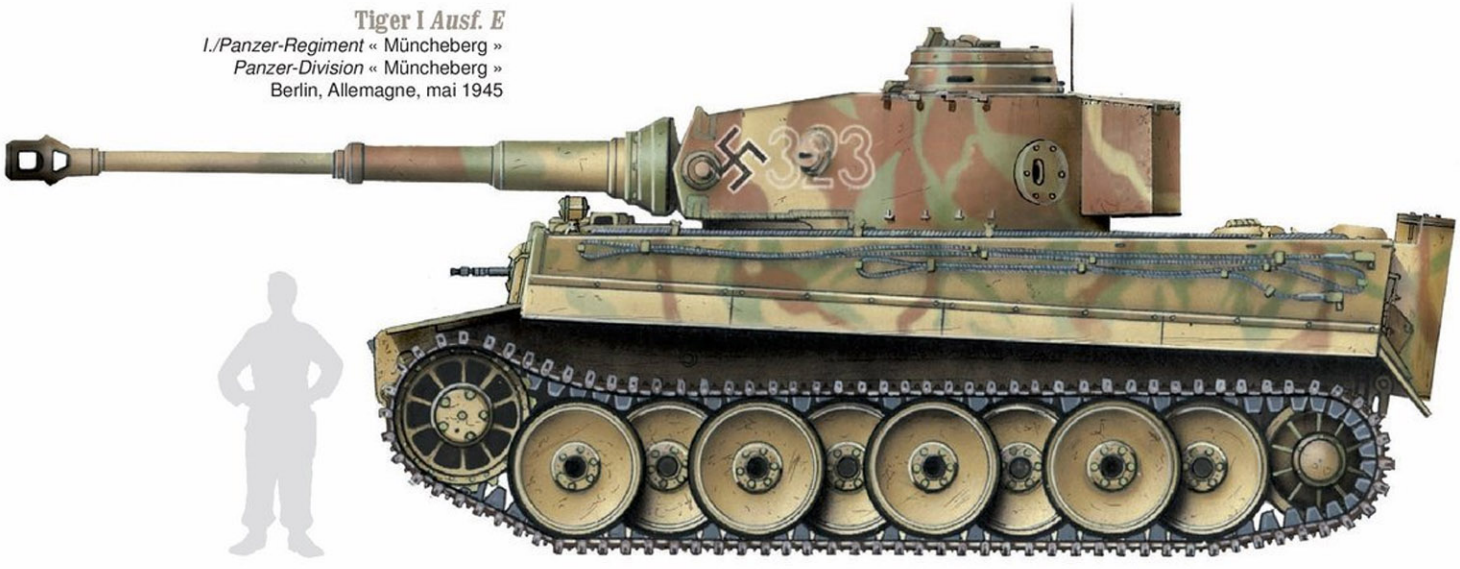
Entre le 1er et le 2e régiments, c'est le jour et la nuit. Autant le premier a fière allure, autant le second s'apparente à une pitoyable formation symptomatique des raclages de fonds de tiroir opérés par une *Wehrmacht* à l'agonie : 25 % d'élèves-officiers de la *Fahnenjunkerschule 2 der Panzertruppen* de Potsdam, 50 % de personnels d'unités de remplacement et 25 % de… miliciens du *Volkssturm*. Le tout motorisé… à bicyclette ! C'est en effet à vélo que se déplace le personnel du *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 2 ». Bref, ce régiment, commandé par l'*Oberstleutnant* Werner Rodust, n'a rien à envier à la *1. Panzer-Vernichtungs-Brigade* d'Artur Axmann, levée au même moment par mobilisation d'adolescents des Jeunesses hitlériennes transformés en « casseurs de chars » (ils sont armés de *Panzerfäuste*) et roulant à bicyclette…

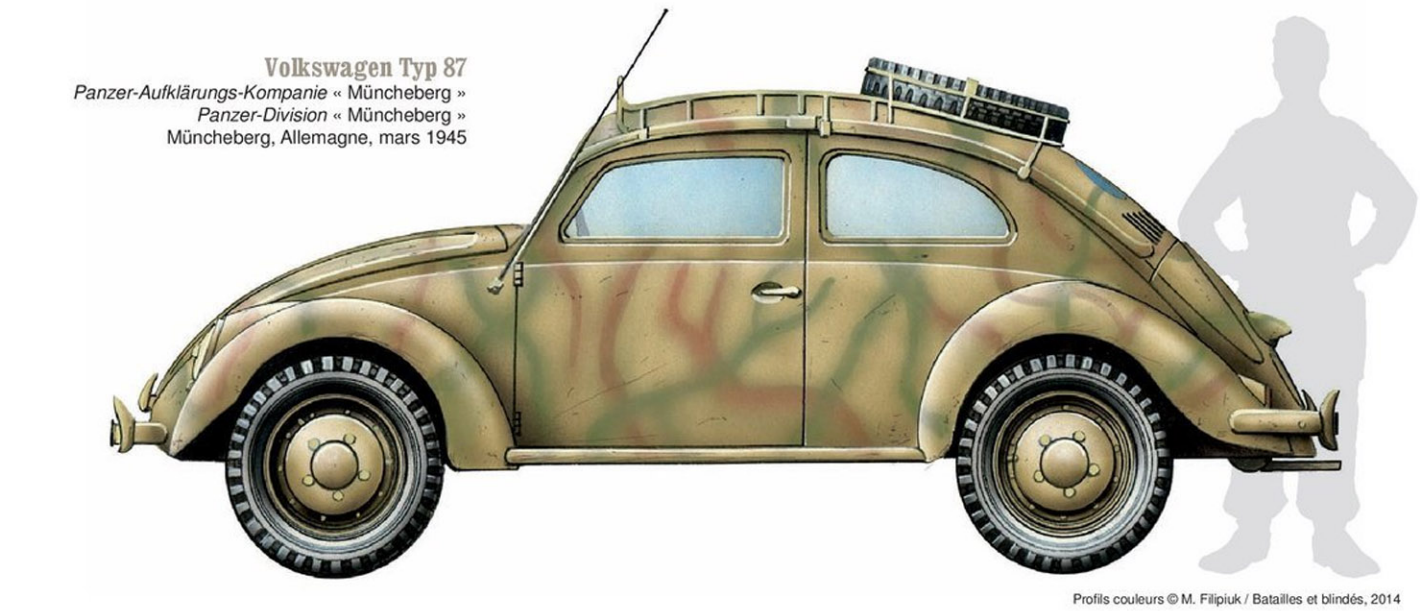
▶ Un *Volkssturmmann*, comme il en sert des centaines dans les rangs du *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 2 ». Mal armées, sommairement formées, les recrues du *Volkssturm* ne sont que de la chaire à canon lorsqu'elles sont employées en première ligne, alors que le but initial de cette milice levée à l'initiative de Guderian était d'soulager la *Heer* en servant de plantons, de chauffeurs, etc.
NAC

[1] Des matériels provenant de Kummersdorf, des sources mentionnent même un Jagdtiger, sans que cela puisse être confirmé.

◥ Page de droite
Une automitrailleuse *Sd.Kfz. 222*, théoriquement plus en dotation depuis bien longtemps dans les *Panzer-Aufklärungs-Abteilungen* des divisions blindées allemandes mais qui est encore employée par beaucoup d'entre elles jusqu'au dernier jour de la guerre. Après les Volkswagen Käfer initialement perçues par la « Müncheberg », elles constitueraient presque un grand luxe !
Archives Caraktère

Tiger I *Ausf. E*
I./Panzer-Regiment « Müncheberg »
Panzer-Division « Müncheberg »
Berlin, Allemagne, mai 1945





Volkswagen Typ 87
Panzer-Aufklärungs-Kompanie « Müncheberg »
Panzer-Division « Müncheberg »
Müncheberg, Allemagne, mars 1945

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

Comme nous l'avons vu, le *Panzer-Artillerie-Regiment* « Müncheberg » de l'*Oberstleutnant* Martin Buhr est en fait une unité mixte mêlant pièces de campagne et de *Flak*. Constituée de personnels issus des *Volks-Artillerie-Korps 411* et *412*, la *I. Abteilung* rassemble trois batteries de campagne de chacune six obusiers *le.FH 18* de *10,5cm*, alors que la *II. Abteilung* (ex-*Heeres Flak-Abteilung 301*) met en œuvre deux batteries de *8,8cm* et une de *3,7cm*. Rappelons, à titre de comparaison, qu'un régiment de ce type dans une *Panzer-Division 1945* aligne huit batteries de *10,5cm* et *15cm* réparties en trois *Abteilungen*…

La compagnie de reconnaissance, au lieu d'un bataillon, est créée par absorption de la *Panzer-Aufklärungs-Abteilung* « Sternberg ». À la place des blindés, cette unité précédemment rattachée à la *10. Panzer-Grenadier-Division* est dotée de Volkswagen Käfer, autrement dit ce que l'on appelle de nos jours des « Coccinelles » ! Un « coup de gueule » mémorable de Mummert va toutefois permettre la livraison, le 29 mars, de quatre *Sd.Kfz. 234/1* et quatre *Sd.Kfz. 234/4*. La compagnie touchera également des antiques *Sd.Kfz. 222* au blindage artisanalement renforcé.

La *Panzerjäger-Kompanie* « Müncheberg » (ex-*1. Kompanie* de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 682*) n'est guère mieux lotie, avec ses 12 pièces de *8,8cm Pak 43* ou *43/41* tractées. À l'image des grenadiers, les sapeurs forment une bonne troupe. La *Panzer-Pionier-Kompanie* « Müncheberg » est en effet formée à partir de personnels du *Truppenübungsplatz* Döberitz : ce sont eux aussi des instructeurs. Enfin, le peloton de transmissions de l'ancien état-major de la *Panzer-Brigade 103* sert de noyau à la *Panzer-Nachrichten-Kompanie* « Müncheberg ».

Au final, Mummert est à la tête d'une division blindée fantomatique. Il n'aura jamais plus de 45 chars sous son commandement, alors que les organigrammes des *Panzer-Division typ 45* et *Kampfgruppe Panzer-Division typ 45* en prévoient normalement 54 (contre 165 en 1944 !). Et encore, les chars perçus sont-ils souvent de vieux véhicules d'écolage, alors que ceux qui sortent des usines, en raison de la pénurie de matières premières ayant une répercussion très nette sur la qualité des alliages, souffrent d'un blindage dramatiquement fragile.

EFFECTIFS MATÉRIELS DU *PANZER-REGIMENT* « MÜNCHEBERG »

Nombre d'engins alignés	*Panzer III (5 cm)*	*Panzer IV*	*Panzer IV/70*	*Panther*	*Tiger I/II*	*StuGe III*	*Jagdpanzer IV*	*Jagdpanzer 38 (t)*	*Flakpanzer IV*
15 mars	-	4 (4)	4 (1)	11 (10)	11 (8)	4 (4)	-	-	-
27 mars	-	1 (0)	1 (0)	11 (5)	9 (2)	4 (4)	-	-	-
6 avril	-	4 (2)	-	21 (17)	13 (7)	4 (1)	-	-	-
13 avril	1 (1)	3 (2)	1 (1)	21 (21)	13 (8)	-	- 1 (1)	-	-
16 avril	-	3	-	31	10	-	-	1	3

Source : Kamen Nevenkin, *Fire Brigades, The Panzer-Divisions, 1943-1945*, Fedorowicz, 2008, p. 736-738.

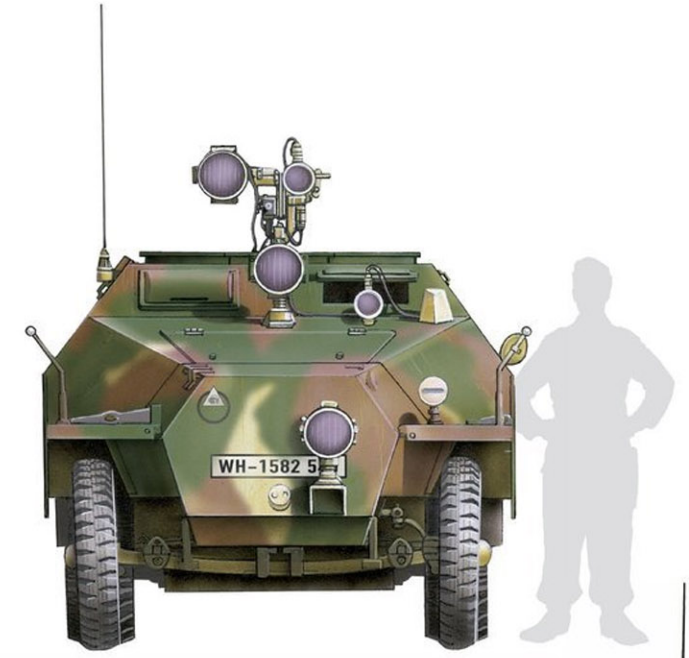
Tout aussi problématique est le parc motorisé quasi inexistant de la formation, qui l'apparente davantage à une simple *Infanterie-Division* : les compagnies lourdes de *Panzergrenadiere* manquent de tracteurs semi-chenillés pour déplacer leurs pièces, et les unités organiques sont plus qu'insuffisamment dotées de véhicules. Il faut dire que Mummert joue de malchance, la plupart des tracteurs, camions et autos qui avaient été rassemblés pour lui ayant été détruits lors des derniers raids aériens alliés sur Berlin. La grosse satisfaction réside dans la qualité des personnels de son *Panzer-Regiment* « Müncheberg » et de son *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 1 » : ce sont eux qui vont mener la vie dure aux Soviétiques…

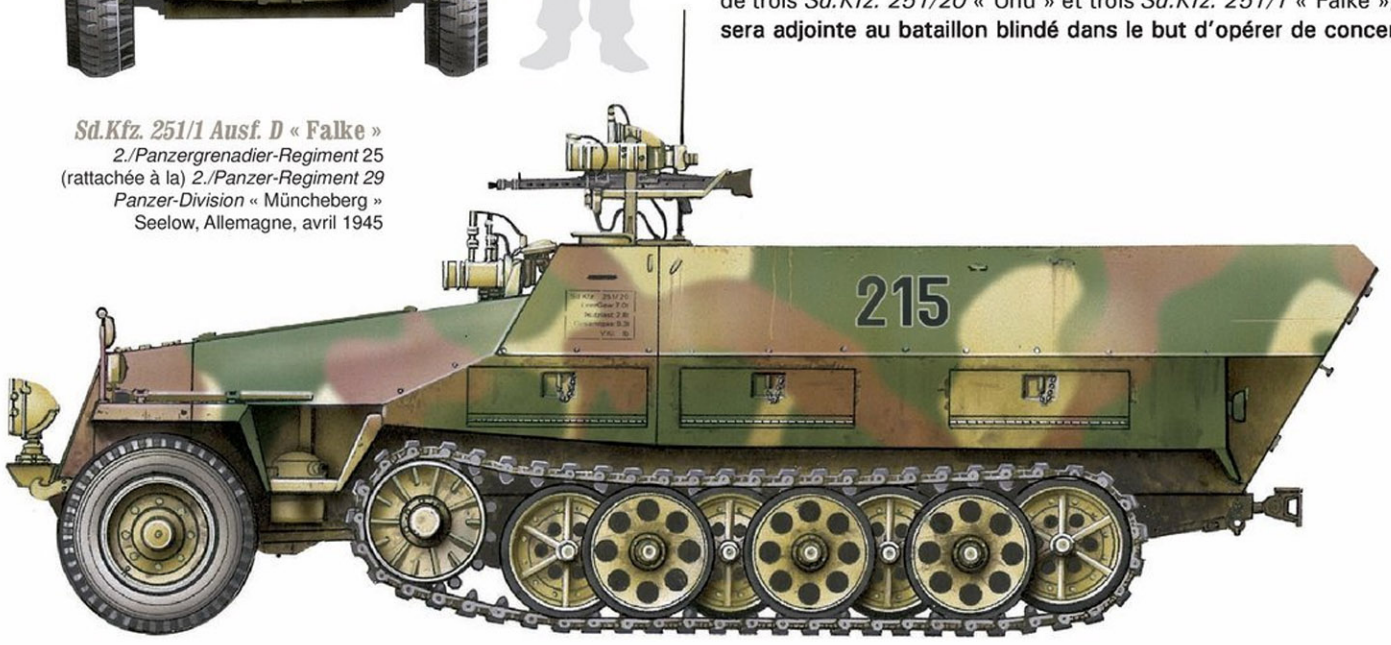
RASSEMBLEMENT ET BAPTÊME DU FEU À KÜSTRIN

Le regroupement des unités débute le 11 mars à Müncheberg. Le lendemain, 6 836 hommes sont sur place. Les effectifs de la *Panzer-Division* « Müncheberg » ne dépasseront jamais ce chiffre, nettement inférieur aux tables d'organisation des *Panzer-Division typ 45* (11 422 hommes) et *Kampfgruppe Panzer-Division typ 45* (8 602 hommes). Le même jour, les équipages de la « Kummersdorf » cèdent leurs *Panzer* à ceux de la *I./Panzer-Regiment 29*, qui ont reçu l'ordre de laisser leurs engins en Silésie avant leur départ pour l'Oder.

Le 16 mars, bonne nouvelle : l'inspection générale des *Panzertruppen* ordonne la création d'une *Kampfgruppe* « Sperber » au profit de la *Panzer-Division* « Müncheberg ». De quoi s'agit-il ? La *Kampfgruppe* « Sperber » est un groupe de combat nocturne équipé de dispositifs de visée infrarouge. Elle comprend une compagnie de chars Panther munis de systèmes FG 1250 (permettant au chef de bord d'engager une cible à 400 mètres et de diriger son pilote de nuit), accompagnée d'une compagnie de *Panzergrenadiere* alignant un ou plusieurs *Sd.Kfz. 251/20* « Uhu » dont le gros projecteur émet un faisceau infrarouge permettant aux Panther d'allonger leurs tirs à 800 mètres de distance. Armés de StG-44 « Vampir » (à viseur infrarouge ZG 1229), ces *Panzergrenadiere* sont transportés par des semi-chenillés *Sd.Kfz. 251/1* « Falke » munis d'une lunette de vision nocturne FG 1252 pour le pilote et d'une FG 1250 sur la MG-42 pour le mitrailleur de bord. [cf. Batailles & Blindés n° 31]

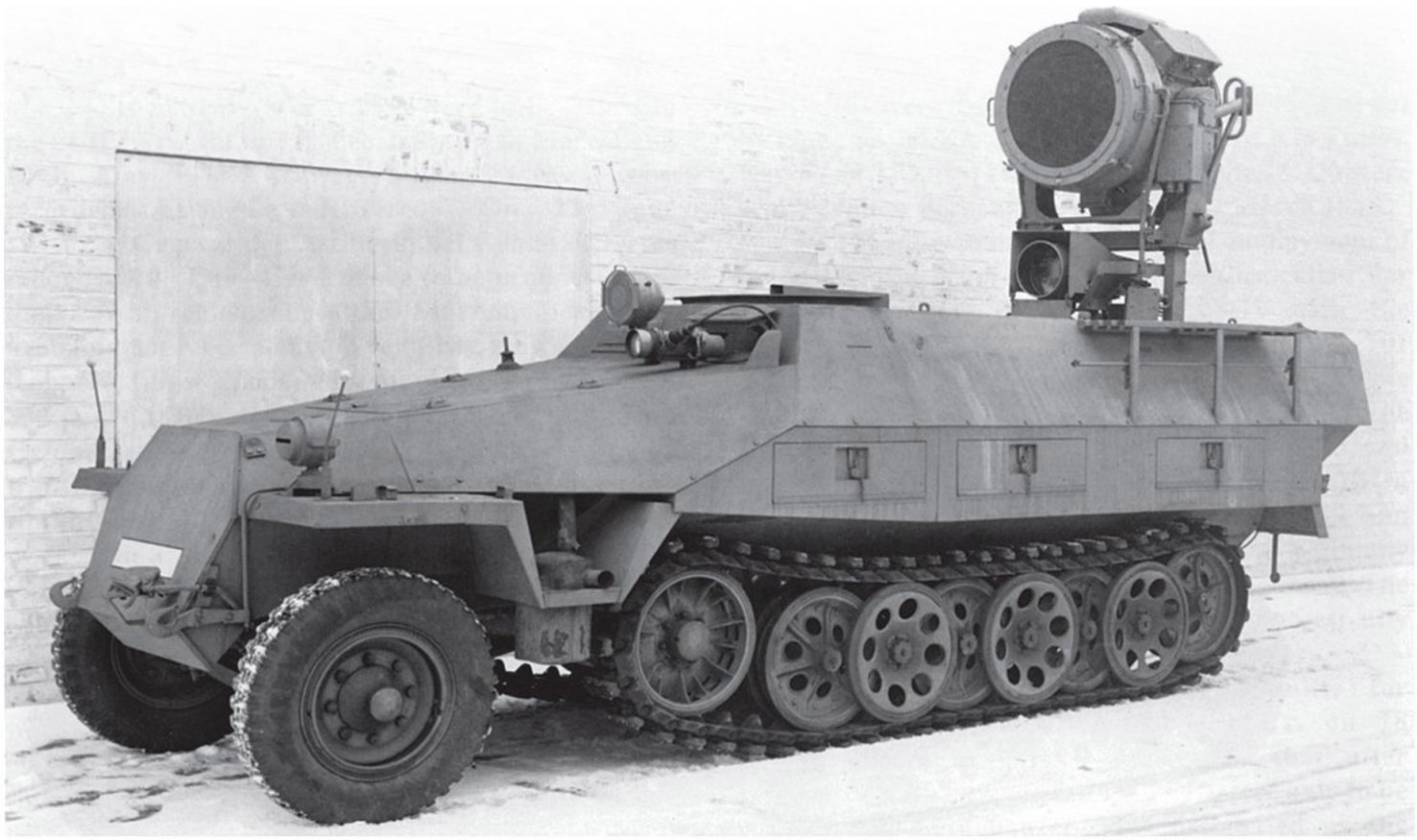
Le 5 avril, dix Panther équipés de FG 1250 seront affectés à la *2. Kompanie* de la *I./Panzer-Regiment 29*, aux ordres de l'*Oberleutnant* Rasim. Parallèlement, une *Panzer-Grenadier-Kompanie (gep.)*, constituée à partir de la *2./Panzer-Grenadier-Regiment 25* (prélevée sur la *12. Panzer-Division*) et commandée par l'*Hauptmann* Steuer (forte de trois *Sd.Kfz. 251/20* « Uhu » et trois *Sd.Kfz. 251/1* « Falke »), **sera adjointe au bataillon blindé dans le but d'opérer de concert**





***Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D* « Falke »**
2./Panzergrenadier-Regiment 25
(rattachée à la) *2./Panzer-Regiment 29*
Panzer-Division « Müncheberg »
Seelow, Allemagne, avril 1945

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014



▲ Un semi-chenillé d'observation et de commandement nocturne *Sd.Kfz. 251/20* « Uhu », un engin rarissime (61 exemplaires produits) affecté à raison de trois unités à la « Müncheberg ». Son projecteur infrarouge BG 1251 « éclaire » une cible de nuit jusqu'à 1 500 mètres. Grâce à ce faisceau, la portée du viseur infrarouge FG 1250 « Sperber » du Panther passe de 400 à 800 mètres. US Nara

avec la *Panzer-Kompanie* « Rasim » selon les principes de la *Kampfgruppe* « Sperber ».

Entre-temps, le 17 mars, la division reçoit l'ordre de se porter au front. Elle est rassemblée trois jours plus tard à l'ouest de Küstrin-sur-l'Oder et intègre le *XXXIX. Panzer-Korps*. Le mois précédent, l'Armée rouge est en effet arrivée sur les rives de l'Oder au terme de sa formidable offensive « Vistule-Oder » et fait le siège de Küstrin, dont la garnison de 10 000 hommes résiste depuis début février. Or, terré dans son bunker de la chancellerie, Hitler ne désespère pas de rétablir une ligne de défense cohérente le long du fleuve – érigeant Küstrin et Frankfort en *Festungen* (forteresses) imprenables – et ordonne par conséquent qu'une offensive soit menée par la *9. Armee* pour dégager la première de ces deux villes. L'opération « Bumerang » est ainsi programmée le 23 mars avec la *Panzer-Division* « Müncheberg », les *20.* et *25. Panzer-Grenadier-Divisionen* et la *Führer-Grenadier-Division*. Toutefois, la veille de l'attaque prévue, la formation de Mummert subit de plein fouet une tentative soviétique contre le corridor de Küstrin, dernière artère de ravitaillement de la garnison encerclée. La « Müncheberg », qui représente l'une des principales forces blindées allemandes du secteur, est violemment prise à partie près de Gorgast et Tucheband, à l'ouest de la *Festung*. Fort heureusement, les chars de la *I./Panzer-Regiment 29* et de la *Panzer-Abteilung* « Müncheberg » interviennent à point nommé. Seuls les Tiger de la *1. Kompanie*, en réserve à Golzow, n'ont pas le temps de se mettre en branle du fait des violents barrages d'artillerie ennemis, ce qui ne les empêche pas de faire des cartons à plus de 2 000 mètres avec leurs redoutables *8,8cm* ! Le chef de la *Panzer-Abteilung* « Müncheberg », l'*Hauptmann* Zobel, un vétéran de la *3. Panzer-Division*, revendique la destruction de 59 chars soviétiques (sans compter ceux endommagés ou immobilisés)… contre 116 pour l'ensemble de la *9. Armee* ce jour-là ! Un fait d'armes qui lui vaudra la remise de la Croix de chevalier de la Croix de fer le 14 avril et la promotion au grade de *Major* six jours plus tard.

Malgré l'attaque soviétique en cours, l'opération « Bumerang » est lancée comme convenu le 23 mars. Fer de lance de l'offensive du *XXXIX. Panzer-Korps*, la « Müncheberg » progresse en appui direct de la *25. Panzer-Grenadier-Division* du côté de Werbig. Mais les colonnes allemandes sont littéralement écrasées sous les tirs d'artillerie et de Katiouchas. L'essence commence en outre à manquer, tant et si bien que la manœuvre est un échec. Pire, nullement freinée, l'Armée rouge a réussi à éliminer le corridor de Küstrin le 25 mars, piégeant dans le périmètre défensif de la ville un peloton de la « Müncheberg ». Toutefois, au bout de ces trois jours de combats aussi vains qu'inutiles, les deux divisions mécanisées allemandes revendiquent la destruction de 200 chars ennemis.

Finalement, ce même 25, le *Generaloberst* Heinrici, chef du groupe d'armées « Vistule », obtient d'Hitler de lancer l'offensive ultérieure contre des objectifs plus réalistes : détruire l'une des têtes de pont de l'Armée rouge sur la rive Ouest de l'Oder à partir de Golzow, à 11 km sur la route de Küstrin. Pas moins de 200 chars sont rassemblés (appartenant aux *20.* et *25. Panzer-Grenadier-Divisionen, Führer-Grenadier-Division*, *Panzer-Division* « Müncheberg », *schwere SS-Panzer-Abteilung 502* et *Kampfgruppe* « 1001 Nacht ») pour cette nouvelle tentative aussi vaine qu'illusoire. Mais celle-ci est tuée dans l'œuf par la 5e armée de choc qui vient de recevoir le renfort du 6e corps d'artillerie de rupture. Ainsi, lorsque les *Panzer* s'élancent à l'aube du 27 mars, ils sont pris sous un déluge de feu et d'acier. En cinq heures de combat, la progression n'est au mieux que de… 3 km, les éléments de tête ayant difficilement atteint Gorgast. Le barrage d'artillerie soumet la division de Mummert à rude épreuve : le 1er bataillon du *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 2 » déplore en l'espace d'une heure et demie 83 tués et disparus ainsi que 336 blessés, alors que les deux bataillons blindés perdent 25 chars ; il ne leur reste alors plus que cinq Panther, deux Tiger et quatre *StuGe* opérationnels !

▲ Belle vue de grenadiers de la « Müncheberg » montant au front lors de la bataille de Küstrin, baptême du feu contrasté de la division. Celle-ci subit de lourdes pertes lors de ces engagements, mais rend la pareille à l'Armée rouge. Les *Panzermänner* de la division, en particulier les anciens de la *Panzer-Abteilung* « Kummersdorf », font ainsi quelques cartons mémorables.
DR

▲ Après la bataille de Küstrin, la *Panzer-Division* « Müncheberg » est recomplétée par l'incorporation de Jeunesses hitlériennes, tels ces quatre garçons dont l'âge ne doit guère excéder 15 ans, capturés à l'issue de la capitulation de Berlin. La formation de Mummert offre un sacré contraste entre les « prétoriens » du *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 1 » et les « bleus » du *Panzer-Grenadier-Regiment* « Müncheberg 2 »…
Archives Caraktère

La *309. Infanterie-Division* « Döberitz » est exsangue (son bataillon de fusiliers ne compte plus que 40 hommes sur 500), et la *20. Panzer-Grenadier-Division*, durement contre-attaquée, a failli céder à la panique. Le carnage est général, le *XXXIX. Panzer-Korps* laissant derrière lui près de 1 300 morts lorsqu'il se replie sur ses positions de départ dans la soirée.

« POMPIERS DU FRONT » À SEELOW

À l'issue de l'opération « Bumerang », la *Panzer-Division* « Müncheberg » est retirée des premières lignes et renvoyée dans la ville qui lui a donné son nom. L'offensive soviétique sur Berlin est imminente, et la division – qui est alors l'une des dernières formations mécanisées du secteur – fait l'objet de toutes les attentions, la *9. Armee* comptant en faire le pivot de la défense de la capitale. Aussi, l'*OKW* lui affecte-t-il désormais tout ce qui roule et qui marche. Les pertes subies à Küstrin sont ainsi comblées en sortant des hôpitaux berlinois des officiers, sous-officiers et spécialistes convalescents, promus à leur grand dam « volontaires pour la défense du front de l'Oder ». Des adolescents des Jeunesses hitlériennes de 15-16 ans sont également incorporés. Le régiment blindé est lui aussi renforcé. Le 30 mars, la *Panzer-Abteilung* « Müncheberg » reçoit 10 nouveaux Panther. Dans la foulée, ayant jusqu'ici combattu de façon séparée, la *Panzer-Abteilung* « Müncheberg » et la *I./Panzer-Regiment 29* fusionnent au sein du régiment, devenant respectivement *I. Abteilung* et *II. Abteilung*. Le *Stab* du *Panzer-Regiment* est fourni par une nouvelle formation : l'état-major du *Panzer-Regiment* « Coburg » venu de Krampnitz et intégré le 3 avril. Deux jours auparavant, les deux compagnies retenues pour la *Kampfgruppe* « Sperber » ont été envoyées à la *Panzertruppenschule* de Wünsdorf pour y recevoir leur équipement infrarouge : 10 Panther pourvus de systèmes de vision nocturne FG 1250 et les six *Sd.Kfz. 251* Falke et Uhu. Brièvement entraînées à l'utilisation de ces matériels de pointe, les deux compagnies rejoignent la *I./Panzer-Regiment 29* à Müncheberg le 7. Enfin, ce même jour, les deux autres compagnies de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 682* sont incorporées à la division, permettant d'élever la *Panzerjäger-Kompanie* « Müncheberg » à la taille d'une *Abteilung*. Néanmoins, ces 2e et 3e compagnies disposent chacune de moins de dix pièces de *8,8cm* et qui ne sont pas toutes tractées faute de semi-chenillés !

Au sortir de cette période de refonte, la *Panzer-Division* « Müncheberg » a reçu une dotation en matériel relativement importante, puisqu'elle est désormais motorisée à 85 % d'après les documents d'époque, mais sa valeur combative (*Kampfwert*) est seulement évaluée par l'état-major de la *Heer* à « IV » (…sur IV), c'est-à-dire qu'elle est jugée uniquement bonne à des actions défensives limitées. Et pour cause, le recomplètement des effectifs humains a été plus problématique que pour le matériel, Mummert n'ayant à sa disposition que 1 986 hommes le 15 avril ! L'unité est alors rattachée au *LVI. Panzer-Korps* du *General der Artillerie* Weidling, en charge de la défense de Berlin.

Le 14 avril, l'Armée rouge lance des reconnaissances en force depuis sa tête de pont de Küstrin en vue de sonder les défenses de la *9. Armee* allemande sur le front de Berlin. La *Panzer-Division* « Müncheberg » est alors retranchée sur la position « Hardenberg », c'est-à-dire en deuxième ligne de défense.

◀ Un Panther équipé du dispositif de vision nocturne FG 1250 « Sperber » sur le tourelleau du chef de char. Dix *Panzer V* de la « Müncheberg » ont reçu ces équipements (dont les n° 121, 122) ultramodernes et dont l'efficacité s'est avérée redoutable à chacune de leur utilisation au printemps 1945, que cela soit sur le front Ouest avec la *Panzer-Division* « Clausewitz » ou sur le front Est avec la *Panzer-Division* « Müncheberg ».
US Nara

◀ Le *Major* Horst Zobel, commandant de la *Panzer-Abteilung* « Kummersdorf » du *Panzer-Regiment* « Müncheberg », photographié ici avec la *Ritterkreuz* autour du cou, décoration qui lui a été décernée le 14 avril 1945 suite à la destruction par ses *Panzer* de 59 chars soviétiques le 23 mars à Küstrin. Après la guerre, l'homme reprendra du service avec la *Bundeswehr*, occupant des postes de tout premier plan dans l'Arme blindée.
Coll. Charita

Or, si la première ligne a été évacuée à la découverte des signes trahissant l'imminence de l'offensive soviétique, la 8e Armée de la Garde bouscule sérieusement la *20. Panzer-Grenadier-Division* entre Golzow et Alt Tucheband, nécessitant l'envoi de toute urgence par le *LVI. Panzer-Korps* des 2 000 hommes et 35 chars de la « Müncheberg ». La division de Mummert intervient à la nuit tombée, la *Kampfgruppe* « Sperber » de la *I./Panzer-Regiment 29* lançant une énergique contre-attaque de nuit contre les Soviétiques sur le Reitwein Spur : Panther de l'*Oberleutnant* Rasim et *Panzergrenadiere* de l'*Hauptmann* Steuer, équipés de leurs dispositifs de vision nocturne, obtiennent un succès tactique sans aucune perte, certes limité mais retentissant, les équipements infrarouges faisant largement preuve de leur efficacité. Les combats du lendemain sont moins importants, même si une attaque sur Gusow se solde par la perte de trois *Panzer* (dont celui de Rasim, tué avec tout son équipage, et le Panther n° 122 du *Feldwebel* Dieter Hoffmann).

▼ Ces *Waffen-SS* hilares savourent leur victoire sur un T-34/85 soviétique surpris dans une embuscade. Combattant par petits groupes, les « Müncheberger » luttent avec l'énergie du désespoir et offrent une âpre résistance en hérissant les bâtiments berlinois de mitrailleuses et de *Panzerfäuste*.
DR

COMBATS D'ARRIÈRE-GARDE À MÜNCHEBERG

Le 16 avril, en effet, le 1er Front de Biélorussie du maréchal Joukov et le 1er Front d'Ukraine du maréchal Koniev déclenchent leur formidable offensive sur Berlin. Après un terrifiant barrage d'artillerie, la 8e armée de la Garde du général Tchouikov se lance à l'assaut de Seelow. Régiments de chars lourds JS-2 en tête, les Soviétiques enlèvent le village de Sachsendorf, la « Müncheberg » n'offrant qu'une faible résistance. Commencent alors pour Mummert et ses hommes trois jours de combats d'arrière-garde acharnés.

Sur la *Reichstrasse 1* menant directement à Berlin, la *I./Panzer-Regiment* « Müncheberg » déploie 10 Tiger et 10 Panther en échelon refusé de part et d'autre de la route, juste derrière le fossé principal (*Haupt Graben*). Vers 8 heures, lorsque les chars russes débouchent de la brume, les tankistes de Zobel s'en donnent à cœur joie et font feu à 1 km de distance : les vingt premiers coups font tous mouche. Voilà ce qu'il en coûte de se frotter aux instructeurs de Kummersdorf ! Les Soviétiques insistent et perdent entre 50 et 60 chars, contre seulement quatre *Panzer* aux Allemands. Seule l'intervention des *Sturmovik* et de l'artillerie lourde oblige Zobel et ses tankistes à décrocher sur les hauts de Seelow. L'avance de l'Armée rouge est ralentie en partie grâce à l'action de la *Panzer-Division* « Müncheberg », qui ne passera plus un jour sans combattre les Soviétiques jusqu'à sa destruction finale…

Pour l'heure, ce sont les canons antichars *Pak 43* de *8,8cm* de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 682* qui, mis en batterie sur les hauteurs de Seelow, font des ravages en contrebas dans les colonnes de Joukov. La ligne de crêtes n'en est pas moins conquise par les troupes d'assaut de Tchouikov le 17 avril. À cette date, le *Panzer-Regiment* de Kuno von Meyer a perdu 17 Panther et 5 Tiger depuis le 14. Encore une fois, alors que les Soviétiques marchent irrésistiblement sur Berlin, l'*OKH* fait flèche de tout bois pour combler les pertes de la *Panzer-Division* « Müncheberg ». C'est ainsi que le 16, la *3./Panzer-Regiment 26* de la *26. Panzer-Division* a reçu l'ordre d'intégrer la division, de même que le *Panzer-Grenadier-Ersatz- und Ausbildungs-Bataillon 76* prélevé sur le *Panzer-Ausbildungs-Verband* « Ostsee ». Et le surlendemain, dix canons d'assaut *StuH* sont envoyés à la division.

Ce 18 avril, la *Panzer-Division* « Müncheberg » joue une fois de plus les « pompiers du front » sur la *Reichstrasse 1* et tente de reprendre le village de Trebnitz. C'est encore la *I. Abteilung* de Zobel qui s'y colle, l'officier plaçant ses chars en défensive sur le passage à niveau à l'est de la bourgade. Quelques minutes après, une brigade blindée soviétique débouchant en colonne est anéantie aux deux tiers par les *Panzer*. Et une nouvelle fois, c'est l'artillerie d'« Ivan » qui contraint Zobel à se replier sur Müncheberg.

La décision est définitivement emportée par les Soviétiques le lendemain, alors qu'un bataillon blindé de la « Müncheberg », bien aidé par des rescapés de la *20. Panzer-Grenadier-Division* et le bataillon de reconnaissance de la *11. SS-Panzer-Grenadier-Division* « Nordland », réussit à contenir le 11e corps blindé sur l'axe Trebnitz–Müncheberg : sur le flanc droit de la formation de Mummert, la *9. Fallschirmjäger-Division*, durement éprouvée, finit par céder. Le front allemand s'effondre, et les Russes se ruent dans la brèche, obligeant la « Müncheberg » à se retirer à toute vitesse sur Berlin, plusieurs de ses unités échappant de peu à l'encerclement.

LE DERNIER CARRÉ

Le 20 avril, sur décision d'Hitler, le *LVI. Panzer-Korps* du *General der Artillerie* Helmuth Weidling est retiré à la *9. Armee* pour assurer la défense de la capitale. La *Panzer-Division* « Müncheberg », les *18.* et *20. Panzer-Grenadier-Divisionen*, la *11. SS-Panzer-Grenadier-Division* « Nordland » et la *9. Fallschirmjäger-Division*, ou plus exactement ce qu'il en reste, vont donc partager le même funeste destin.

Alors que les armées soviétiques exploitent la percée et se referment sur Berlin et sa garnison, la division du *Generalmajor* Mummert est positionnée dans le secteur Nord-Est de la capitale, sur la rive septentrionale de la Spree, la « Nordland » sur son flanc droit et la division para sur le gauche. Cependant, les événements vont requérir son déploiement au sud de la ville. Malgré le travail des mécaniciens retapant en urgence tout ce qui roule ou tire, elle n'aligne plus qu'une douzaine de chars et une trentaine de semi-chenillés. Le 23, les *Panzer* de von Meyer reprennent la gare de Grünau, puis ils s'opposent le surlendemain aux chars soviétiques progressant sur la Frankfurter Allee. Une poignée de Tiger et de Panther est lancée dans une contre-attaque visant l'ennemi qui cherche à percer vers Unter den Liden en vue d'investir le quartier gouvernemental, mais les chars allemands sont soumis à un violent barrage d'artillerie fatal à plusieurs engins.

L'un des Panther de la *II./Panzer-Regiment* « Müncheberg », détruit à proximité de la Wilhelmplatz. Nous sommes ici quelques semaines après la fin de la guerre, et la vie commence à reprendre son cours dans la capitale allemande.
DR

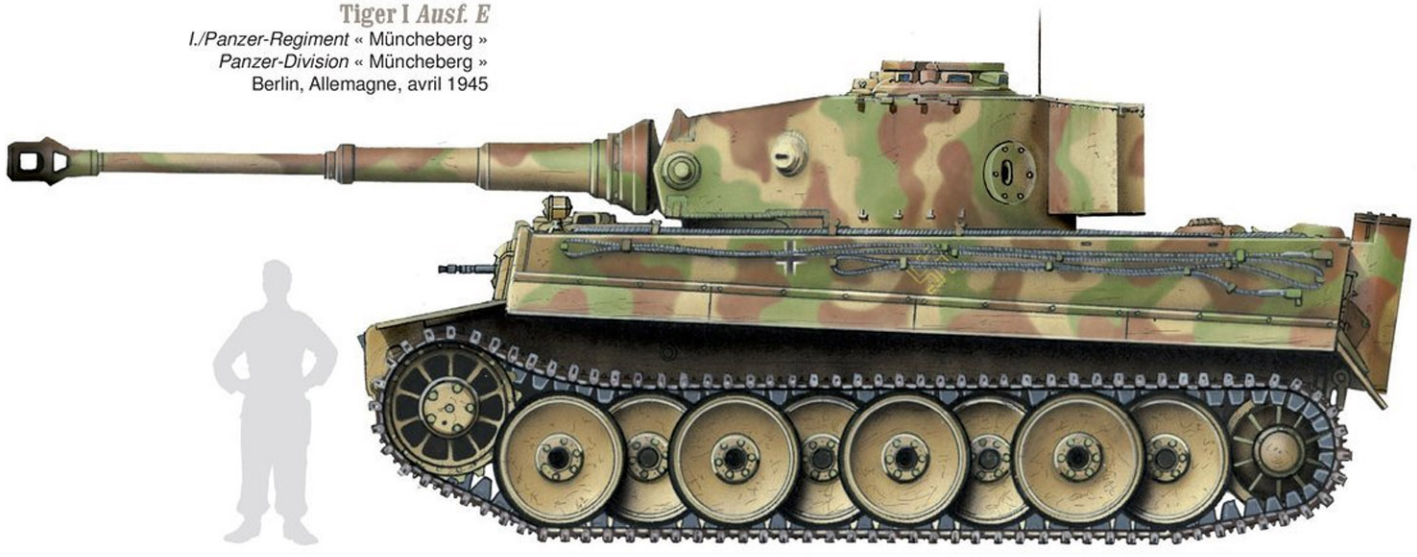
Célèbre vue du Tiger I n° 323 de la *I./Panzer-Regiment* « Müncheberg » abandonné par son équipage – nous en ignorons la raison : dégât ? assaut de fantassins ennemis ? panne ? – sur Unter den Linden le 1er mai 1945. Les Tiger de Mummert proviennent tous du Centre d'essais de Kummersdorf.
Archives Caraktère

Ce même 25 avril, Mummert remplace Weidling, promu commandant de la défense de Berlin, à la tête du *LVI. Panzer-Korps*, cédant son poste à l'*Oberst* Hans-Oscar Wöhlermann. Ce dernier sera toutefois relevé de son commandement 24 heures plus tard, obligeant Mummert à récupérer sa « Müncheberg » !

Le matin du 26, les équipages des Panther concernés reçoivent l'ordre de détruire leurs équipements infrarouges afin d'éviter qu'ils ne tombent aux mains des Russes. Épaulée par les *Waffen-SS* de la « Nordland », la *Panzer-Division* « Müncheberg » contre-attaque les unités des 8e Armée de la Garde et 1re Armée blindée de la Garde se présentant au sud du quartier de Neukölln et de l'aéroport de Tempelhof. Wöhlermann engage ses dix derniers chars disponibles qui, contre toute attente, remportent des succès initiaux contre des troupes soviétiques surprises d'avoir affaire à un si fort parti. Néanmoins, d'efficaces tirs antichars et d'énergiques contre-attaques ont raison des assaillants, qui se replient sur la Belle-Alliance Platz.

Le lendemain, la « Müncheberg » est engagée dans des combats désespérés dans le quartier de Wilmersdorf, avant que ses unités ne soient contraintes de se retirer vers la Potsdamer Platz. Ayant installé son PC à l'hôtel Adlon, Mummert, qui a interdit aux tribunaux *SS* faisant la traque aux déserteurs et aux défaitistes d'exercer dans son secteur divisionnaire, charge ensuite ses derniers

Tiger I *Ausf. E*
I./Panzer-Regiment « Müncheberg »
Panzer-Division « Müncheberg »
Berlin, Allemagne, avril 1945



Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

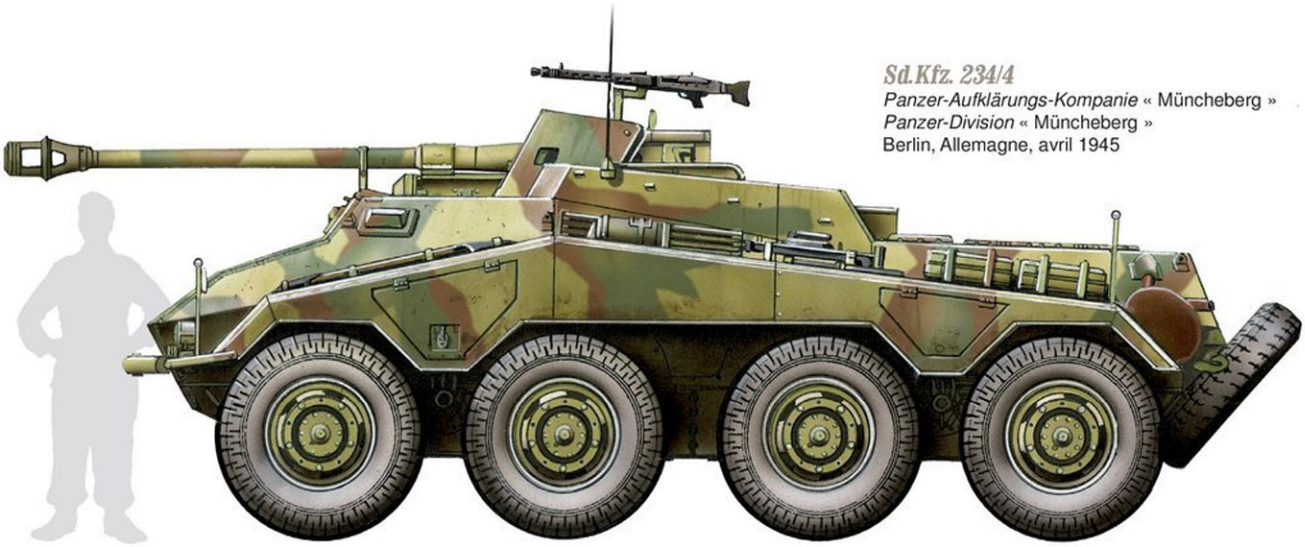
chars de défendre la Nollendorfer Platz, où le Panther n° 121 du *Feldwebel* Ernst-August Arndt revendique deux T-34 au cours de la journée. Cet équipage est le plus prolifique de la division, puisqu'il se sera adjugé 48 chars russes du 16 avril au 2 mai !

Le 29, Mummert entame des négociations pour la reddition de sa division, mais celles-ci échouent. Les combats qui s'ensuivent dans la *Kurfürstenstrasse* sont particulièrement sanglants, mais les Panther et les canons de *8,8cm* survivants, sans compter les *Panzergrenadiere* bien retranchés dans les immeubles, font encore des dégâts dans les rangs adverses.

Le jour suivant, alors qu'Adolf Hitler se suicide, la « Müncheberg », aux côtés d'éléments de la *18. Panzer-Grenadier-Division* et quelques Tiger II de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 502*, offre une résistance opiniâtre dans le secteur des gares de Westkreuz et Halensee ainsi que sur la Kurfurstendamm. Le 1er mai, la division est acculée dans Tiergarten et défend la *Flakturm* du zoo servant de refuge à des milliers de civils. Il ne lui reste plus que cinq *Panzer*, mais ceux-ci succombent les uns après les autres. L'avant-dernier char opérationnel du *Panzer-Regiment* « Müncheberg », le Tiger n° 323, est à son tour mis hors de combat. Comme un symbole, il est abandonné sur Unter den Liden, juste à côté de la porte Brandebourg. Il ne reste plus que le Panther n° 121 d'Arndt que son équipage laissera derrière lui à l'issue de la percée. Après avoir combattu deux semaines sans interruption avec un courage digne d'éloge, les *Panzermänner* vont terminer la guerre comme simples fantassins.

Le *Führer* mort, Berlin sur le point de tomber, Werner Mummert décide le lendemain de mettre fin à cette bataille inutile et de permettre à ses survivants de tenter une sortie. Il rassemble autour de lui les groupes de soldats qu'il lui reste et des survivants de la *18. Panzer-Grenadier-Division*, puis marche vers l'ouest dans l'intention de se rendre aux Américains. Ignorant délibérément l'ordre de capitulation de la garnison de Berlin signé le 2 par son supérieur Weidling, le *Kommandeur* de la « Müncheberg » dirige ses hommes vers la banlieue de Spandau, menant de furieux combats à travers les lignes soviétiques. Lui-même est porté disparu durant l'un de ces engagements : capturé, il mourra dans un camp de prisonniers sibérien en 1950. Le lendemain, les restes de la « Müncheberg » et de la *18. Panzer-Grenadier-Division* atteignent le Charlottenbrücke enjambant la Havel à Spandau, mais le pont est battu par l'artillerie et les mitrailleuses soviétiques. Fort heureusement pour eux, des paras de la *9. Fallschirmjäger-Division* ouvrent un passage en détruisant la tour de la mairie depuis laquelle les servants de Maxim arrosaient les colonnes tentant le franchissement de l'ouvrage. Les rescapés de la « Müncheberg » parviennent ainsi à s'échapper, mais ils sont encerclés par les Soviétiques. Le 5, l'ordre du chacun pour soi est donné, et seuls de petits groupes parviennent effectivement à rejoindre les lignes américaines, la majorité étant capturée par l'Armée rouge… ■

◀ Ce Panther sommairement enterré à un carrefour d'artères berlinoises est devenu l'attraction préférée des enfants du quartier. Afin d'en améliorer la protection et de les transformer en bunkers fixes inexpugnables, les Allemands n'ont souvent pas hésité à dépaver la chaussée et à creuser le sol pour y loger leurs Panther, de toute façon à court de carburant à ce stade du conflit…
ECPA-D – Terre 10780 R12 -



Sd.Kfz. 234/4
Panzer-Aufklärungs-Kompanie « Müncheberg »
Panzer-Division « Müncheberg »
Berlin, Allemagne, avril 1945

« AU MILIEU DE NOTRE JARDIN »

L'un des 676 000 GMC 6X6 2 ½ t réceptionnés par l'*US Army*, ici un CCKW 352. Concentrer la production sur un véhicule de milieu de gamme polyvalent a été une option gagnante. Ce choix, qui date de 1942, fut paradoxalement largement contraint. Sauf mention contraire, toutes photos US Nara

LA MOTORISATION DE L'*US ARMY* 1906 / 1945

L'histoire de la motorisation de l'Armée américaine commence à la fin du XIXe siècle, lorsque des particuliers comme le colonel Davidson ou des entreprises comme la Mobile Company essaient d'intéresser en vain l'armée aux premiers véhicules à moteur.

LES DÉBUTS LABORIEUX DU MOTEUR

En 1906, le *Quartermaster Corps* (*QMC*) est chargé d'expérimenter quelques modèles, mais les affaires traînent jusqu'en 1911 et la nomination du capitaine Alexander E. Williams. Ce dernier prend alors contact avec des constructeurs et achète deux camions d'une tonne. Un chez Alden Sampson Manufacturing Company, l'autre chez White Sewing Machine Company. Des essais comparatifs sont menés avec une quinzaine de véhicules loués pour l'occasion. Un raid est même envisagé pour évaluer leurs performances tout-terrain. Et c'est d'ailleurs là que le bât blesse : si tous les constructeurs vantent les performances de leurs camions sur route, ils sont bien plus réservés quant à leurs capacités tout-terrain. Mais par pur hasard, Williams apprend qu'un nouvel artisan du Wisconsin, la Four Wheel Drive Company, développe un véhicule aux performances inédites. Ni une, ni deux, le voilà qui se présente à Clintonville, siège de la jeune société, où il demande une démonstration de la machine. Sous ses yeux ébahis, la voiture traverse des sablières, des labours, s'extirpe de la boue et, pour finir, grimpe les marches de l'église locale ! Quelques semaines plus tard, le véhicule débarque à Fort Mver, acheté pour la somme de 1 940 $. Le 8 février 1912, il traverse bruyamment les rues de Washington, suivi par la Alden Sampson, la White Sewing, une Autocar et une Wilcox. Direction : Fort Benjamin Harrison, dans l'Indiana, distant de 3 000 km. Les 45 jours de route ne sont qu'une suite de pannes, de réparations

« *Quand Hitler a mis ses canons sur roues, cela l'a conduit droit au milieu de notre jardin.* » Cette célèbre formule du général Somervell, chef des *Army Service Forces* [1], ainsi que les files ininterrompues de GMC sur les routes de France résument l'opulence de l'Armée américaine, qui a profité pleinement de la puissance manufacturière des États-Unis. Pourtant, sa motorisation était loin d'être garantie en 1939, tant elle piétinait depuis quarante ans, et il fallut une véritable mutation de la stratégie d'équipement de cette grande nation industrielle pour y parvenir.

Par **Nicolas Aubin**

[1] Véritable outil logistique stratégique créé en 1942, les *ASF* regroupaient sous un même commandement tous les services techniques et étaient en charge notamment des achats de l'*US Army* et du ravitaillement des armées en campagne.

[2] Scheck (W.), *World War I: American expeditionary Forces get motorized transportation*, Military History Magazine, juin 1997.

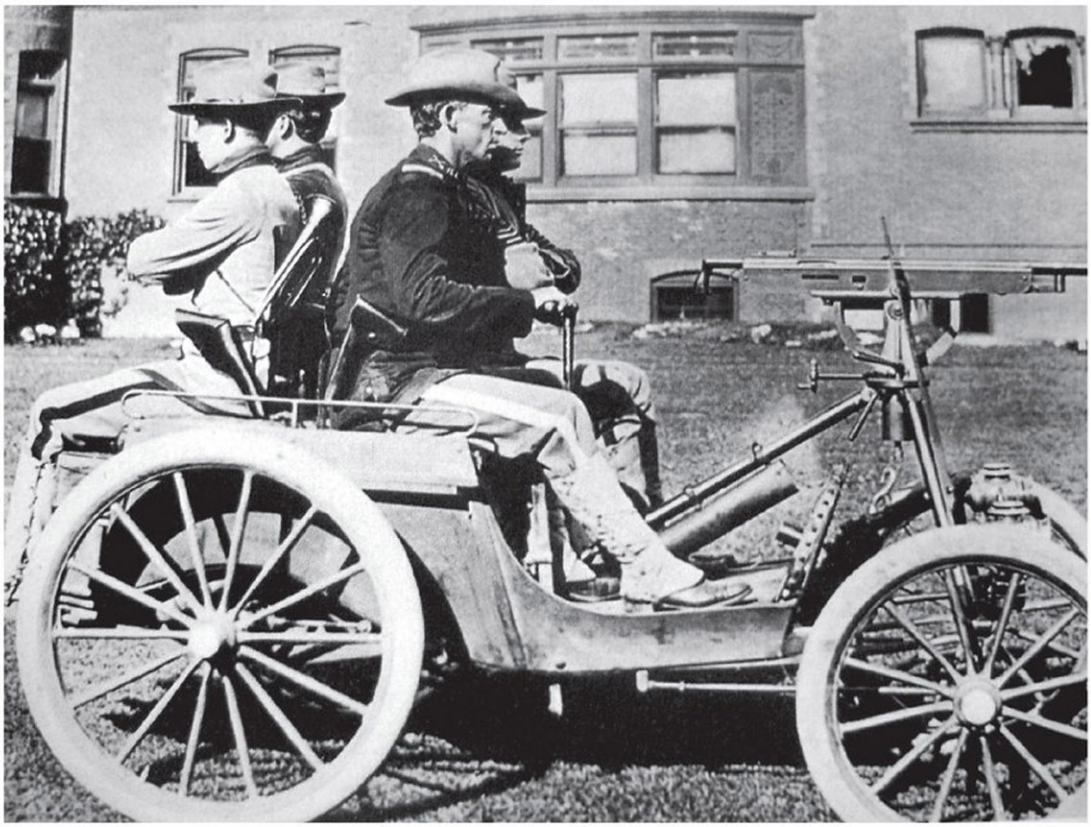
[3] Capitaine Alexander E. Williams, *The need for motor trucks*, Infantry Journal, 1911.

▶ Aux origines de la motorisation de l'*US Army*… Le *Colonel* Royal P. Davidson, avec le manufacturier Charles Duryea, a mis au point ce 4x4 « gun carriage » de 1899 équipé d'une mitrailleuse calibre .30 Colt Mle1895 « Potato Digger » : « *Avec, nous pouvions surgir à l'improviste, arroser l'ennemi et disparaître avant qu'il n'ait réagi.* » Davidson l'a imaginé comme un véritable véhicule d'attaque en profondeur ; avec ses 400 km d'autonomie, ses 4 000 cartouches et des rangements suffisants pour que l'équipage vive une semaine. Ce véhicule unique, loin d'offrir les performances espérées, n'a servi que de matériel d'instruction. DR

miraculeuses et d'abandons : seuls deux des cinq véhicules parviennent à destination !
Ces modestes performances et surtout la peur de l'inconnu n'encouragent guère une armée qui rêve encore des grandes chevauchées du Far West. Les détracteurs du moteur ont beau jeu de se moquer : « *un chariot aurait été plus sûr, bien moins cher et tout aussi rapide.* » [2] Mais ses partisans défendent ses qualités : au contraire du cheval, la voiture ne consomme que quand on s'en sert, n'exige que peu de soins quotidiens, est facile à apprivoiser, peut être cannibalisée et peut subir plusieurs dommages avant d'être hors service [3]. D'autres essais sont menés, cette fois en condition opérationnelle et en soutien d'infanterie… sans grands succès. Les mules gardent l'avantage. Mais les opérations en Europe, en particulier les épisodes des taxis de la Marne puis de la Voie sacrée, relancent le débat. Comme l'argent manque pour s'équiper, on fait appel à de généreux donateurs et aux fabricants eux-mêmes. Grâce à eux, en juillet 1915, le colonel Davidson, encore lui, réussit à organiser une traversée des États-Unis (4 000 km) avec huit Cadillac militarisées. Cette fois, toutes arrivent à destination – en 34 jours – à temps pour la Pan American Exposition. Le mois suivant, une exotique batterie motorisée de douze véhicules couvre 700 kilomètres en quatre jours. Les mules sont battues. Bon an mal an, l'idée fait son chemin au sein de l'armée. Initialement, le *OMC* veut concevoir lui-même les plans des véhicules avant de les soumettre à un appel d'offres civil, mais, comme de coutume, du fait de l'éclatement des bureaux, pas moins de cinq autres départements signent des contrats d'équipement. Le service des transmissions (*Signal Corps*) achète 80 camions et 35 motos en 1914 pour ses estafettes, le *Medical Corps* teste des ambulances tout-terrain. Conjuguée à la modestie des moyens, cette politique ne pouvait mener qu'à l'anarchie.

EXPANSION ET ANARCHIE (1913-1918)

En 1913, le *Quartermaster Corps* et *l'Ordnance Corps* s'associent avec la toute jeune société des ingénieurs automobiles. Ensemble, ils planchent sur une première standardisation, mais au moment de l'expédition au Mexique en 1916, un seul élément a été harmonisé… la couleur ! Il faut donc improviser. Heureusement, plusieurs sociétés prennent conscience de l'intérêt à participer à cette aventure.



Ainsi, la Lippard-Steward Company est prompte tant à dépêcher trois camions avec conducteurs et mécaniciens qu'à en faire la promotion dans tous les magazines de la côte Est. Ils ne doivent cependant pas être très fiables, car aucune commande de l'armée ne suit. En août 1916, le parc a plus que triplé, 1 050 véhicules, dont beaucoup destinés aux armées franco-britanniques, ont été réquisitionnés. C'est donc à la tête d'une véritable ménagerie de 128 modèles différents que Pershing franchit la frontière américano-mexicaine. La maintenance vire au cauchemar tout du long du trajet de 700 km à travers le désert. De fait, les difficultés à trouver des pièces détachées et à entretenir ce parc renforcent la conviction du *QMC* qu'il faut l'harmoniser.

Bien que tardive, la déclaration de guerre à l'Allemagne en avril 1917 surprend l'*US Army*. En juillet 1917, le gouvernement lance un appel d'offres pour 10 550 véhicules afin de compléter sa flotte de 2 400 camions. Mais pour Pershing, ce chiffre est déjà sous-estimé ; lui en réclame 50 000 ! Pour compenser le déficit, l'Armée américaine réquisitionne le parc civil et loue des véhicules à ses alliés. Il faut cependant attendre plus d'un an pour équiper l'*US Army*, et encore utilise-t-elle alors 294 modèles de camions différents. Dans ces conditions, il n'est guère surprenant que la moitié du parc automobile soit en panne au cours de l'offensive Meuse-Argonne de l'automne 1918. Au printemps 1919, il ne reste plus à l'*US Army* que 63 000 véhicules des 274 000 livrés au cours des dix-huit derniers mois ! Tout n'est pas pour autant à jeter. Si le *White Model A* 1 ½-ton est décoré de la Croix de guerre, c'est bien que les Français ont su en apprécier les qualités. La troupe a aussi prisé les 2 500 Mack AC Bulldog de 3 ½-tons à 5 ½-tons au look féroce. Sous-motorisé, avec son poussif « 4 cylindres » développant 40 cv, grincheux et rétif, il réclamait une main ferme pour être dompté, mais a gagné une réputation de fiabilité.

Sans être un fiasco, l'expérience de la Première Guerre mondiale a confirmé aux yeux du *QMC* que le véhicule standardisé était de loin préférable à la réquisition des camions civils. Pour y parvenir, il recommande la concentration entre ses mains de toute la chaîne allant de la conception jusqu'à la fabrication. Sans succès. L'époque – nous sommes alors en 1920 – n'est plus aux achats mais à la démobilisation. Le gouvernement brade la quasi-totalité de son parc automobile, au risque de ruiner les petits constructeurs incapables de résister à ces dizaines de milliers de camions d'occasion qui viennent assécher le marché. Il ne reste alors que 11 000 véhicules à l'*Army* !

▲ Le premier 4x4 de l'histoire, ici chaîné, démontre l'excellence de ses performances ; y compris en conditions hivernales. C'est ce véhicule de la Four Wheel Drive Co qui séduisit le capitaine Williams en 1911. Ayant le sens de la publicité, FWD organisa des concours promettant un chèque de 1 000 $ à quiconque parviendrait à le suivre durant 10 minutes en terrain accidenté… sans jamais les perdre. DR

◥ Four Wheel Drive devient un partenaire privilégié et réputé pour la fiabilité de son Model B 3/5-t mis au point en 1912, et Pershing en utilise des dizaines lors de l'expédition mexicaine. La rareté et l'état des pistes démontrent à cette occasion l'utilité des quatre roues motrices. US Army

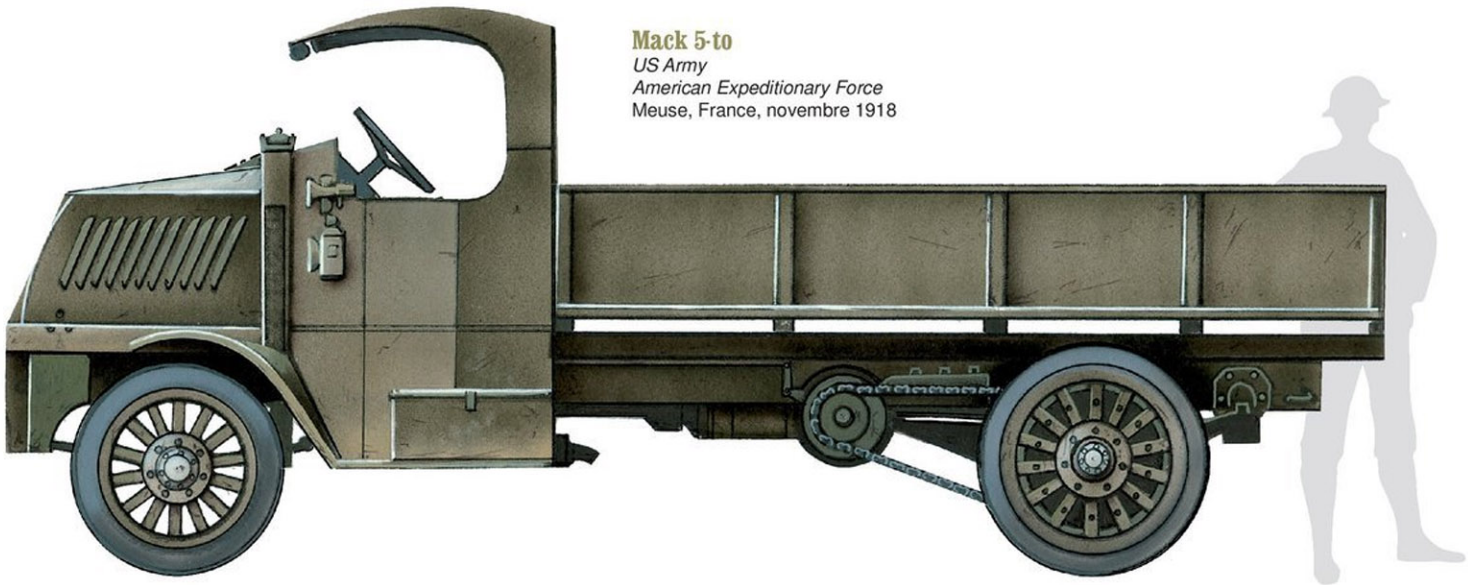
◢ Depuis Camp Columbus, en 1916, les États-Unis lancent une expédition pour capturer le leader mexicain Pancho Villa. Il s'agit de la première utilisation opérationnelle de véhicules à moteur par l'*US Army*. Library of Congress

▲ Pendant la guerre, les Britanniques furent tellement impressionnés par la rusticité et la fiabilité du 4x2 Mack Model AC 5 ½-t qu'ils le surnommèrent « Bull Dog Macks ». Capable de charger un char Renault FT, il a offert aux Alliés une souplesse nouvelle en transportant les unités de chars d'une zone d'attaque à une autre.
Mack Trucks Historical Museum

L'IMPOSSIBLE STANDARDISATION DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES

En 1923, le général William H. Hart charge cependant un comité de réfléchir sur la motorisation de l'armée. Trois ans plus tard, le *Secretary of War* (l'équivalent du ministre de la Guerre) Dwight L. Davis signe un programme décennal de développement des véhicules à moteur. Il est maintenant évident que l'Armée des États-Unis, premier manufacturier automobile mondial (3/4 du total mondial), doit se motoriser, d'autant que son format réduit rend la chose plus réaliste que pour les armées de masse, comme l'Armée française. Mais quels véhicules faut-il construire ? Les Armes combattantes ne jurent que par du matériel spécialisé, l'industrie automobile propose de se servir dans ses catalogues civils, alors que le *QMC*, nous l'avons vu, rêve de dessiner lui-même une gamme standardisée. Finalement, le *QMC* profite de la petite manne financière débloquée par Davis pour moderniser sa flotte de Standard B. Le moteur « 4 cylindres » cède sa place à un « 6 cylindres », des pneumatiques-ballons remplacent les roues en acier. Mais cette mesure est critiquée car trop coûteuse (2 800 $ par véhicule), alors que l'achat d'un matériel neuf sur le marché civil n'est que de 6 000 $. Le bilan de cette politique est désastreux : en dix ans, l'Armée n'achète que… 54 camions. Tous les services souffrent de l'obsolescence d'une flotte déjà insuffisante.

▼ En 1932, le QMC réceptionna quelques Chevrolet 4x2, 1 ½-t à moteur Hercules. Bien que de conception purement civile, cet utilitaire suffisait largement à la vie quotidienne de la garnison.
DR



Mack 5-to
US Army
American Expeditionary Force
Meuse, France, novembre 1918

© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

La récession liée à la crise de 1929 n'arrange rien. Le législateur, soucieux de la bonne gestion des maigres fonds publics, amende l'*Army National Defense Act* votée en 1920. Dorénavant, à l'occasion de chaque appel d'offres, l'Armée américaine doit choisir le moins-disant, mais, plus grave, ses appels doivent rester vagues (capacité d'emport, vitesse, poids) et ne comporter aucunes contraintes pouvant obliger les constructeurs à concevoir des véhicules spécifiques. Les engins doivent combiner « *des performances standards sur route avec une maniabilité suffisante en tout-terrain* ». À l'exception de rares véhicules spécialisés, « *ils doivent être issus du marché civil et faciles à produire en nombre* ». La qualité intrinsèque des engins proposés n'est pas forcément mauvaise, mais cette loi ruine tout espoir de standardisation, puisqu'à chaque appel d'offres, le vainqueur peut être un constructeur différent.

Cette situation est parfaitement inacceptable aux yeux de trois hommes particulièrement têtus. Tous ont servi dans l'AEF. Le premier, le *Colonel* Brainerd Taylor, chef de la *Motor Transport Branch*, a participé à l'expédition de Mexico et été en charge du transport automobile lors de l'offensive de Saint-Mihiel. Il y a vu l'intendance se disloquer. Le second, le *Major-General* John L. DeWitt, a commandé les transports de la *First Army* en 1919 et a déploré leur état de délabrement par manque de pièces détachées et d'entretien. En 1928, il dirige le *OMC*.

STANDARD B : CAMION STANDARDISÉ, CAMION DE LA LIBERTÉ

L'un des plus fameux camions de la Première Guerre mondiale est le 4x2 4-5-tons Standard B surnommé *Liberty Truck*. C'est le premier exemple de coopération entre les services de l'armée et plusieurs industriels. Il est le seul camion construit en série issu du programme de guerre du *OMC* dont l'objectif est de standardiser le parc autour de quatre familles seulement : le AA (moins de 1 tonne), le A (1 ½-ton), le B (3-tons) et le *Molitor* tout-terrain.

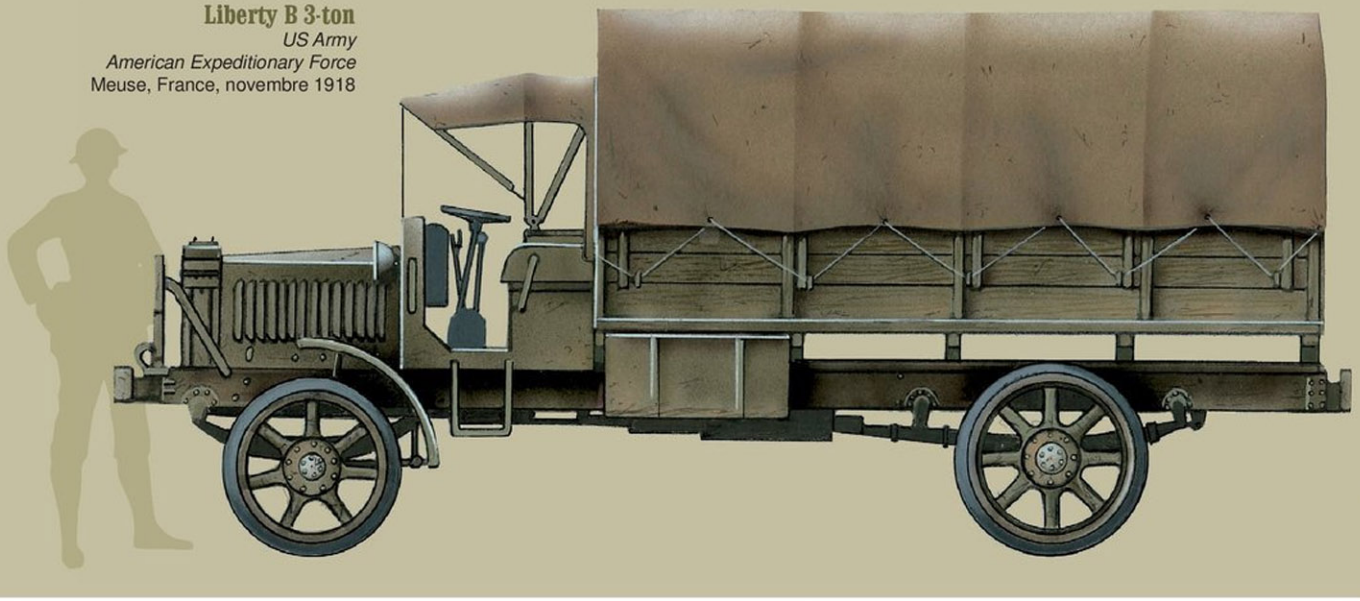
L'idée est simple : commander un même modèle auprès de fabricants différents qui s'engagent à utiliser des pièces identiques ou au moins interchangeables. Le prototype est conçu conjointement par des militaires et des industriels, et, dix semaines après sa validation, les premiers exemplaires sortent d'usine. Des 43 000 commandés auprès de quinze manufacturiers, seuls 9 452 sont fabriqués avant l'armistice de novembre 1918 :

CONSTRUCTEURS	QUANTITÉ	CONSTRUCTEURS	QUANTITÉ
Bethlehem	675	Pierce-Arrow	975
Brockway	587	Republic	967
Diamond T	638	Selden	1 000
Garford	978	Service	337
Gramm-Bernstein	1 000	Sterling	476
Indiana	475	US Motor truck Co.	490
Kelly-Springfield	301	Velie	455
Packard	5		

Il s'agit d'un camion à traction arrière entièrement nouveau. Sa transmission à quatre vitesses, couplée à un moteur de 52 cv et 425 cm3, lui permet d'atteindre les 24 km/h. Le moteur est construit par Continental, Wisconsin, Hinkley et Waukesha. Aucune marque distinctive de constructeur n'est autorisée, et sur le radiateur n'apparaissent que trois lettres : USA. Après quelques mois de service actif, le modèle est amélioré. Sa suspension est renforcée pour lui permettre d'emporter jusqu'à cinq tonnes de charge utile. Les phares électriques, peu discrets, sont remplacés par de modestes lampes à huile, tandis qu'un projecteur à acétylène est fixé sur le capot. Cela a l'avantage de considérablement simplifier le câblage. Un second réservoir est installé sous le siège passager avec une pompe à main qui permet d'en transférer le contenu dans le réservoir principal.

Hélas, les constructeurs, déjà débordés de commandes, obtiennent l'autorisation d'adapter les plans à leurs chaînes de montage. De fait, les pièces d'un camion construit dans une usine ne sont plus interchangeables avec celles d'un engin sorti d'une autre ! Et, en définitive, le Standard B n'a de standard que le nom. Quelque 7 600 rejoignent l'*American Expeditionary Force* en France, où ils sont plus populaires pour leur caractère citoyen que pour leurs performances banales et leur manque de fiabilité. Seuls 41 sont encore opérationnels en novembre 1918.

Liberty B 3-ton
US Army
American Expeditionary Force
Meuse, France, novembre 1918



© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

Le troisième, le *Colonel* Edgar S. Strayer, commandant du dépôt d'Holabird, dans le Maryland, est un passionné de mécanique novateur et débrouillard persuadé que ses ingénieurs sont parfaitement capables de développer leurs propres véhicules.

DeWitt profite d'une faille législative. Si la Loi empêche les militaires de concevoir de toutes pièces leurs propres camions, rien n'interdit d'acheter des composants civils puis de les assembler pour donner naissance à un véhicule nouveau. Il donne ainsi le feu vert à Strayer, qui s'attelle durant trois ans à la tâche. En 1931, ce dernier dévoile sa *Standard Quartermaster Fleet*, soixante camions rutilants, construits à partir d'éléments provenant des meilleurs fabricants. Les essais finissent d'enthousiasmer nos trois protagonistes, et DeWitt transmet au *Secretary of War* une recommandation élogieuse pour lancer la production en série en octobre 1931.

Cependant, ce projet ne fait pas l'unanimité. Les fantassins trouvent les véhicules trop lourds, et le service de l'*Ordnance* estime que ces camions ne pourront jamais être fabriqués en série. Sans compter que les constructeurs automobiles, qui voient ainsi s'évanouir de juteux contrats, protestent de toute la force de leur lobby. Le 15 novembre 1931, le *Secretary of War* rejette le programme. En ces temps de Grande Dépression, il est vital de soutenir l'industrie, et, en 1934, le Congrès déclare qu'il est illégal pour l'Armée de dessiner, d'assembler et même de moderniser elle-même ses véhicules. Son équipement ne répond alors plus à des impératifs militaires mais à des considérations économiques et sociales : les contrats vont aux entreprises en difficulté. En 1936, on compte 360 modèles différents en service, 960 en 1939. Les mécaniciens doivent jongler avec un million de pièces détachées. Cyniquement, Brainerd Taylor écrit : « *les véhicules qui répondaient aux besoins de l'armée ne pouvaient être produits efficacement pendant la guerre et étaient illégaux durant la paix.* » [4] La situation devient littéralement ubuesque. Et pourtant, c'est à ce moment que le vent tourne.

RÉVOLUTION À WASHINGTON

En effet, ironie de l'Histoire, la crise économique qui ligotait l'armée est fatale aux petits constructeurs et encourage les plus gros à développer les partenariats ainsi que le recours à la sous-traitance. Résultat, en 1941, le *Quartermaster Corps* n'a plus que seize interlocuteurs qui partagent des normes et des pièces communes. Contrairement aux pays européens, les constructeurs américains ont également développé une gamme civile de 4x4 adaptée aux besoins du Grand Ouest américain. Finalement, l'Armée profite des dernières réalisations d'ingénierie sans avoir à financer un programme de développement coûteux. La situation n'est donc pas si mauvaise quand Roosevelt obtient du Congrès d'augmenter considérablement le budget de l'*Army*.

Les commandes, qui sont de 1 600 véhicules/an, passent à 46 000 pour l'année fiscale 1939 et à plus de 300 000 en 1941. Il s'agit encore d'un réarmement partiel, mais il rompt avec les années de vaches maigres. Les achats franco-britanniques de guerre contribuent aussi à la modernisation de l'appareil de production [5]. Dès la fin 1939, les sociétés automobiles américaines se partagent un carnet de commandes déjà bien supérieur à celui de l'Allemagne nazie. Mais Roosevelt voit beaucoup plus loin. Bien que l'industrie automobile soit encore en surcapacité, le président tient à une expansion de l'outil en prévision d'une guerre totale. Pour cela, il peut compter sur ses équipes de conseillers, d'économistes et d'administrateurs expérimentés à l'école du New Deal. L'ensemble des administrations, des acteurs économiques privés et même quelques militaires détachés ont appris à travailler ensemble au sein de comités où chacun est libre de prendre la parole [6]. Deux lois vont encourager les industriels dans ce sens :

[4] Col. Brainerd Taylor, *Military Motor Transport, Army Ordnance*, XVII, No. 99 (November-December 1936), p. 156.

[5] Il ne faut cependant pas exagérer leur poids, en particulier des achats français, dans le réveil de l'industrie automobile américaine, car si les 8 450 commandes tricolores de 1939 représentent cinq fois celles de l'*US Army* en 1936, elles ne constituent plus que 20 % de celles de 1939.

[6] Le général Somervell, futur chef des *Army Service Forces*, a été, à la fin des années trente, responsable des grands travaux et de la lutte contre le chômage à New York, un poste clé du New Deal, à la confluence des mondes politiques et industriels.

▲ Un cliché révélateur de la mobilisation de l'industrie automobile américaine. Ces dizaines de camions Mack de 3-t viennent de sortir des chaînes de l'International Motor Company à Allentown, en Pennsylvanie. Il leur manque encore leur plateau. 2 500 exemplaires ont été débarqués en Europe.

◀ Le concurrent de Chevrolet sur le créneau de l'utilitaire d'1 ½-t est GMC. Ses 4x2 ACX353 dérivés de sa gamme civile AC sont compétitifs. Ce modèle est surtout connu pour avoir servi de base à son grand frère, le GMC de 2 ½-t, 6x6.

LA *QMC STANDARD FLEET*

« *La plus importante étape que le transport militaire n'ait jamais franchie* », Colonel Edgar S. Strayer, commandant du dépôt d'Holabird

À l'initiative du *Major-General* John L. DeWitt, responsable du *QMC*, et sous l'autorité du *Colonel* Strayer, les services du Fort Holabird commencent, à partir de 1928, à assembler des camions. L'objectif est de concevoir une famille complète à la fois standardisée, adaptée exactement à un usage militaire et bon marché. Parmi les ingénieurs figure Arthur W. Harrington, un génie dans l'assemblage et l'équilibrage des ponts moteurs, clé de voûte d'un véhicule 4x4 ou 6x6. Le dépôt d'Holabird devient un véritable laboratoire. Pour se conformer à la législation, tous les équipements sont issus du marché civil. Des dizaines de véhicules sont autopsiés avec l'aide de la *Society of Automotive Engineers*. Strayer retient les meilleures pièces et les assemble : transmissions Spicer et Brown-Lipe, boîtes-transfert Wisconsin, essieux Rockwell ou Timken. Trois ans plus tard, sur la place d'armes s'alignent une soixantaine de véhicules. Ils sont d'apparence magnifique, avec leurs radiateurs chromés, et ont été classés par groupes de poids. À bien la regarder et compte tenu du luxe de ses équipements, cette ménagerie semble tout droit sortie de cerveaux d'ingénieurs plus soucieux de construire des œuvres d'art que des véhicules militaires fiables et bon marché. Pourtant, les essais intensifs sont couronnés de succès, et toutes les Armes louent la qualité des prototypes. Le surdimensionnement, tant en termes de puissance moteur qu'en termes de résistance des châssis ou de la suspension, a porté ses fruits. Reste la question du prix de ces merveilles… Mais, là encore, comme un effort considérable de standardisation a été mené et que l'essentiel des éléments sont interchangeables, que les camions sont de plus assemblés dans des arsenaux militaires, le prix est inférieur d'un tiers à un véhicule civil équivalent. En cas de guerre, l'industrie civile n'aura plus, selon Strayer, qu'à en copier les plans. Enthousiaste, le *Colonel* Taylor propose Strayer pour une décoration. DeWitt recommande le lancement de la production en série, mais le lobbying de l'industrie automobile ruine ce projet unique dans l'histoire.

▲ Un 4x4 de 3 tonnes appartenant à la classe II de la *QMC Fleet* démontre ses qualités de tracteur avec en remorque une pièce de DCA de 90 mm.

GROUPE I

Le groupe I est celui des véhicules légers, avec les 1 ¼-ton en 4x2 et 4x4 à moteur Franklin de 274 cm³ refroidi par air, leur châssis ayant été conçu pour supporter sans modification un habitacle blindé avec une tourelle abritant une mitrailleuse calibre .30. D'une vitesse de près de 100 km/h, l'engin est décliné en camion plateau, en porte-canon de 37 à 75 mm, en transport de troupes. Le groupe I comprend aussi des berlines spacieuses 6x6 qui doivent servir pour les missions de reconnaissance et pour les déplacements des officiers. Pesant 2 ½-t, elles ont dû être équipées du monumental moteur Duesenberg Model J de 195 cv pour atteindre 150 km/h, et un deuxième réservoir a dû être posé pour garantir une autonomie correcte de 600 km.

GROUPE II

Le groupe II est celui des *Light-Mediums* de 2-3-tons de charge utile, déclinés en différentes versions à quatre roues et à moteur Hercules. On y trouve aussi des 6x4 et 6x6 à l'apparence et aux caractéristiques très proches de celles des futurs GMC : moteur 6 cylindres de 96 cv Continental Model E603, boîte à quatre vitesses Brown-Lipe, boîte transfert à double prise Wisconsin capable d'emporter 3 tonnes de charge à 80 km/h. Tous sont testés avec succès avec des charges supérieures de 65 % à la norme.

GROUPE III

Le groupe III regroupe les 5-ton 4x2, 4x4, 6x4, 6x6. Il a profité des efforts d'harmonisation, et hormis quelques détails, ses engins sont identiques. Leur moteur, un Hercules RXC de 529 cm³ et 115 cv, est surdimensionné par rapport aux besoins et offre une réserve de puissance remarquable en tout-terrain.

GROUPE IV

Le groupe IV de la gamme des 6-9-tons rassemble des engins à l'apparence de brutes. Ses camions sont hauts, agressifs, lourds – près de 8,5 tonnes à vide – avec un empattement de 195-inches permettant l'installation de plateaux de 14 pieds pour les 4 roues et de 221-inches pour des plateaux de 18 pieds pour les 6 roues. Ainsi, ils peuvent embarquer un canon de 155 mm avec son panier. Leurs moteurs sont respectivement un Continental model 16H de 127 cv et 611 cm³ et un Hercules HXB de 165 cv et 707 cm³.

GROUPE V

Le groupe V comprend les 9-12 tonnes. Il s'agit d'engins du groupe IV au châssis renforcé et à moteur sterling LT6, véritable « petit » bijou de 779 cm³ et 177 cv à double carburateur et pistons en aluminium. Les « monstres » atteignent les 10 tonnes à vide sur la balance, mais ils explosent le cahier de charges lors des essais. Un 6x6 parvient à rouler dans du sable mou avec 30 tonnes de charge utile et à grimper une pente de 65 % en réduisant son chargement à… 20 tonnes. Il peut donc sans difficulté se muer en porte-char.

COMMANDES FRANÇAISES AUPRÈS DE L'INDUSTRIE AMÉRICAINE (note : les contrats non honorés en juin 1940 furent rachetés par la Grande-Bretagne)

ANNÉE	MODÈLE	QUANTITÉ
1939	4x4 de 1 ½-ton GMC ACK 353 (classé 2 ½-t de charge utile par les autorités françaises)	2 000
	4x2, 2 ½-t Studebaker K25 (classé 5-t)	2 000
	4x2, 3-t White 704 S (classé 5-t)	1 500
	4x2, 3-t Dodge VH 48 (classé 5-t)	1 500
	General Electric *Searchlight Carriers*	650
	GMC AFWX 354 à cabine avancée destiné au transport de projecteur de DCA Sperry	150
	Camions-citernes de 18 000 litres Mack EX-BX et 200 White 920	350
	Porte-char White-Ruxtall 922	300
1940	4x4 de 1 ½-t GMC ACK 353(classé 2 ½-t)	2 500
	4x4, 1 ½-t Dodge T 203 (classé 2 ½-t)	500
	6x6, 2 ½-t GMC ACKW 353 (classé 5-t)	1 000
	4x4, 3-t Dodge VK 62 (classé 5-t)	1 500
	4x2, 3-t GMC ACX 504 et 6x4, 3-t Chevrolet YS 4103 (classé 5-t)	4 500
	TOTAL	17 000

Sources : François Vauvillier, *L'Automobile sous l'uniforme*, Massin, 1992 & site : ATF40 (Fondateur Alain Adam)

la première permet de déduire des impôts la totalité des frais engagés dans la construction ou la modernisation d'outils jugés utiles à la Défense nationale, tandis que la seconde taxe sévèrement les profits non réinvestis au sein de l'entreprise. En août 1940, la *Defense Plant Corporation* va plus loin en autorisant l'État à financer l'expansion d'une firme avec laquelle un contrat d'armement a été signé. En deux ans et demi, l'outil industriel qui va construire les centaines de milliers de camions indispensables à la logistique américaine sortait de terre.

Dans le même temps, sous l'impulsion du *OMC*, l'*US Army*, au bord du gouffre, est contrainte de prendre des mesures draconiennes déterminantes. Elle doit résoudre une difficile équation : choisir les véhicules satisfaisant chaque service, améliorer la standardisation tout en allant vite et en respectant la lettre de la Loi ! Un comité interservices est par conséquent créé. Son rapport, publié en 1939, contient en quelques lignes le substrat de la politique d'équipement de l'armée pour la durée de la guerre, l'essence d'une réussite spectaculaire :

« *L'achat de véhicules à moteur d'usages généraux sera limité aux véhicules commerciaux proposés suite à un appel d'offres auquel au moins deux compagnies concurrentes auront participé. Il sera fait le minimum de modifications indispensables pour se conformer aux normes militaires de l'Arme ou du Service utilisateur (grilles de protection des radiateurs, optiques, crochet d'attelage). Les pièces devront être des articles standards dans l'industrie automobile. Tous les besoins militaires en véhicules d'usages généraux devront s'inscrire dans la gamme des cinq châssis standards :* ½-ton, 1 ½-ton, 2 ½-tons, 4-tons et 7 ½-tons [7]. *Le « toutes roues motrices » sera la règle pour tous les véhicules tactiques.* »[8]

L'*US Army* fait ainsi le choix, largement contraint par le législateur, d'une stratégie des moyens. En imposant des châssis communs à tous les services, le *OMC* cherche à freiner l'émiettement des commandes tout en évinçant les petits constructeurs n'ayant pas des capacités de production suffisantes pour des commandes importantes. Le *OMC* est soucieux de choisir le modèle non plus simplement en fonction de ses performances et de son prix, mais aussi – et surtout – en fonction du potentiel industriel du fabricant et de son intégration avec les autres véhicules utilisés. Pour maintenir cette cohérence, l'*US Army* refuse la solution de facilité de recourir à la mobilisation du parc civil existant, comme le font alors les autres Armées (en particulier la *Wehrmacht*), dont la ménagerie est rendue encore plus hétérogène au gré des prises de guerre, au point de devenir le cauchemar des « mécanos ».

Toutes les unités américaines engagées sur les théâtres extérieurs vont donc être équipées de véhicules neufs, fruits de commandes militaires cohérentes. Pour autant, tous ces engins restent « d'origine civile », car l'*Army* est ligotée par la Loi qui impose explicitement de commander des véhicules bon marché à peine militarisés. Elle doit donc sacrifier l'excellence technique, et l'essentiel des modèles ne vont être que des assemblages de pièces existantes. *A contrario* de la *Wehrmacht*, prompte à chercher des solutions techniques novatrices, l'*US Army* est contrainte de faire confiance aux technologies éprouvées, « sur étagères ».

[7] En 1941, la famille est élargie et se décline, pour la gamme administrative, en 4x2 (½-t, 1-t, 2 ½-t, 5-t) et, pour la gamme tactique, en 4x4 (1/4-t – la Jeep –, ¾-t – la Dodge –, 1 ½-t et 3-t) et en 6x6 (2 ½-t, 4-t, 7-t et 7 ½-t). Finalement, on trouvera une bien plus grande diversité en 1945, mais ce cadre général a guidé les productions de masse.

[8] Lettre du *Secretary of War* au *Quartermaster General*, 12 août 1939, US military History Collection, Carlisle Barracks, Pennsylvanie.

▼ Dans la gamme des 4 tonnes, 6x6, l'essentiel de la production est sortie des usines du spécialiste des poids lourds Diamond-T. Son modèle 968, construit à 12 000 exemplaires, était, il est vrai, aussi fiable que robuste.

Mais une telle politique va finalement permettre de gagner un temps considérable dans la conception, les essais et la fabrication. Elle va améliorer la fiabilité et simplifier aussi la maintenance, ce qui compense plus que largement la moindre performance. Cette réflexion témoigne d'une prise en compte nouvelle de la dimension logistique de la guerre, aux antipodes de celle des Allemands. Elle s'inscrit de surcroît dans une doctrine de guerre d'anéantissement exigeant des effectifs (l'*Army* prévoit initialement la levée de 215 divisions) et des soutiens colossaux.

« LES TROIS GLORIEUSES »

Ces vertus de simplicité, de standardisation et de potentiel de production s'incarnent dans les « Trois glorieuses » (Jeep, Dodge et GMC) qui vont constituer la cheville ouvrière de l'Armée de l'Oncle Sam. Le projet de véhicule léger est initié en juin 1940. En septembre, il est déjà en essais. Comme seule la modeste société Bantam a répondu dans les délais, le *QMC* s'adonne à des acrobaties législatives pour remettre dans la course Willys puis Ford, des constructeurs aux capacités de production bien plus importantes. Ainsi, en septembre 1941, le géant de Détroit est associé à la production de celle qui est déjà surnommée la Jeep, tandis que Bantam, pourtant inventeur du concept, est évincé.

Ces tours de passe-passe ne sont cependant pas supportables à grande échelle. En juin 1940, le *QMC* sollicite une dérogation pour pouvoir négocier ses achats sans passer par un appel d'offres. Mais la demande est refusée. L'*Assistant Secretary of War* reconnaît la valeur de la normalisation, mais souligne qu'il y a aussi d'autres choses à considérer, en particulier qu'une telle dérogation revient à « *donner aux fabricants un sentiment de monopole et encourage le favoritisme dans la passation des marchés* ». Un mois plus tard, la Loi n° 703 du 2 juillet 1940 entrouvre cependant la porte aux contrats négociés. Un an s'écoule encore avant que le *QMC* puisse en profiter…

Développée spécifiquement pour les militaires (mais avec des pièces déjà existantes), la Jeep fait figure d'exception dans le parc motorisé qui se constitue, en majorité, avec des véhicules civils rapidement militarisés. C'est le cas du projet de Dodge qui répond à un appel d'offres de l'*Army* de 1938 pour un véhicule léger de la gamme d'1/2-t polyvalent destiné à opérer sur le front à la fois comme

▼ Les 816 Dodge VC3 d'1/2-t étaient de simples pick-up civils transformés en 4x4. Profondément modifié, ce modèle est à l'origine de la légendaire série WC de ¾-t.

◀ L'unique Walter ADUM construit en 1940. Ce monstre avait été conçu spécialement comme un tracteur d'artillerie lourde (il remorque ici un Long Tom de 155 mm). Ses énormes roues devaient lui permettre de franchir un champ de bataille dévasté. Complexe à construire et à l'opposé de la philosophie d'équipement de l'*Army*, son développement fut stoppé. À côté de ce mastodonte, la Jeep Bantam Mk. II et son attelage d'un 75 mm Howitzer semblent minuscules.

transport de munitions, transport d'un groupe de combat d'infanterie (huit hommes) et tracteur de canon léger. Anticipant une commande de plus de 3 000 exemplaires, la compagnie prend le risque de fabriquer à ses frais 672 machines de son T 202 pour qu'elles soient testées lors des grandes manœuvres de 1940. Pari réussi, car venant d'ouvrir une grande usine à Mount Road et moins-disant, Dodge présente toutes les garanties et obtient le marché. C'est aussi un camion civil – l'AC 4x4 d'1 ½-t – qui est à l'origine du légendaire GMC 2 ½-t 6x6 livré moins d'un an après le premier appel d'offres. Ce camion va être décliné en une multitude de versions comblant chaque service : tracteur d'artillerie, camion-citerne, dépanneuse, camion-benne, antenne chirurgicale… Ford, Dodge, qui appartient au groupe Chrysler, General Motors sont tous des géants de l'automobile, inventeurs du travail à la chaîne et de la division scientifique du travail. De 11 600 en 1937, le nombre de véhicules en service dans l'Armée américaine passe à 30 000 en juillet 1940, 70 000 début 1941 et 250 000 à la déclaration de guerre !

L'ARSENAL DES DÉMOCRATIES

Pearl Harbor accélère bien sûr la mobilisation. L'enjeu n'est plus de savoir « quels véhicules » il faut, mais « combien et quand ». L'objectif est d'en sortir un million de tous types en 1942, plus d'un million en 1943 et un autre million durant les six premiers mois de 1944 ! La première mesure du *War Production Board* est d'interdire immédiatement la production de tous les véhicules civils. Pour accélérer la conversion, l'*Automotive Council for War Production* est créé. Dirigé par Alvan Macauley, de Packard, il se charge d'organiser et de répartir entre les constructeurs les approvisionnements qui lui seront alloués par le *War Production Board*. À son instigation, une harmonisation de certains composants est recherchée, comme le moteur Hercules RXC qui équipe les différents tracteurs 4/5 tonnes 4x4 et les Diamond 4-ton 6x6. C'est aussi à son initiative que chaque famille de châssis est placée sous la coordination d'une ou quelques sociétés majeures (Willys et Ford pour les Jeep, Dodge pour les ¾-ton, GMC pour les *Light-Heavies*, Diamont-T, Corbitt et Brockway pour les plus de 4 tonnes). Au sein de l'*Army*, la rationalisation conduit à une saine réorganisation des services. Jusque-là, le *Quartermaster Corps* avait la responsabilité des achats de tous les matériels automobiles, à l'exception de ceux de combat qui étaient, eux, gérés par l'*Ordnance Corps*. Avec la généralisation de la motorisation, cette dualité est devenue insupportable. Par exemple, un tracteur d'artillerie est-il un simple camion ou un véhicule relevant de l'*Ordnance* car remplaçant les anciens caissons et attelage hippomobiles ? En outre, une fois en service, ces camions sont entretenus par l'*Ordnance*. Pour mettre fin à ces rivalités, ce dernier reçoit, au printemps 1942, la responsabilité des études, commandes et de l'attribution de tous les châssis automobiles [9].

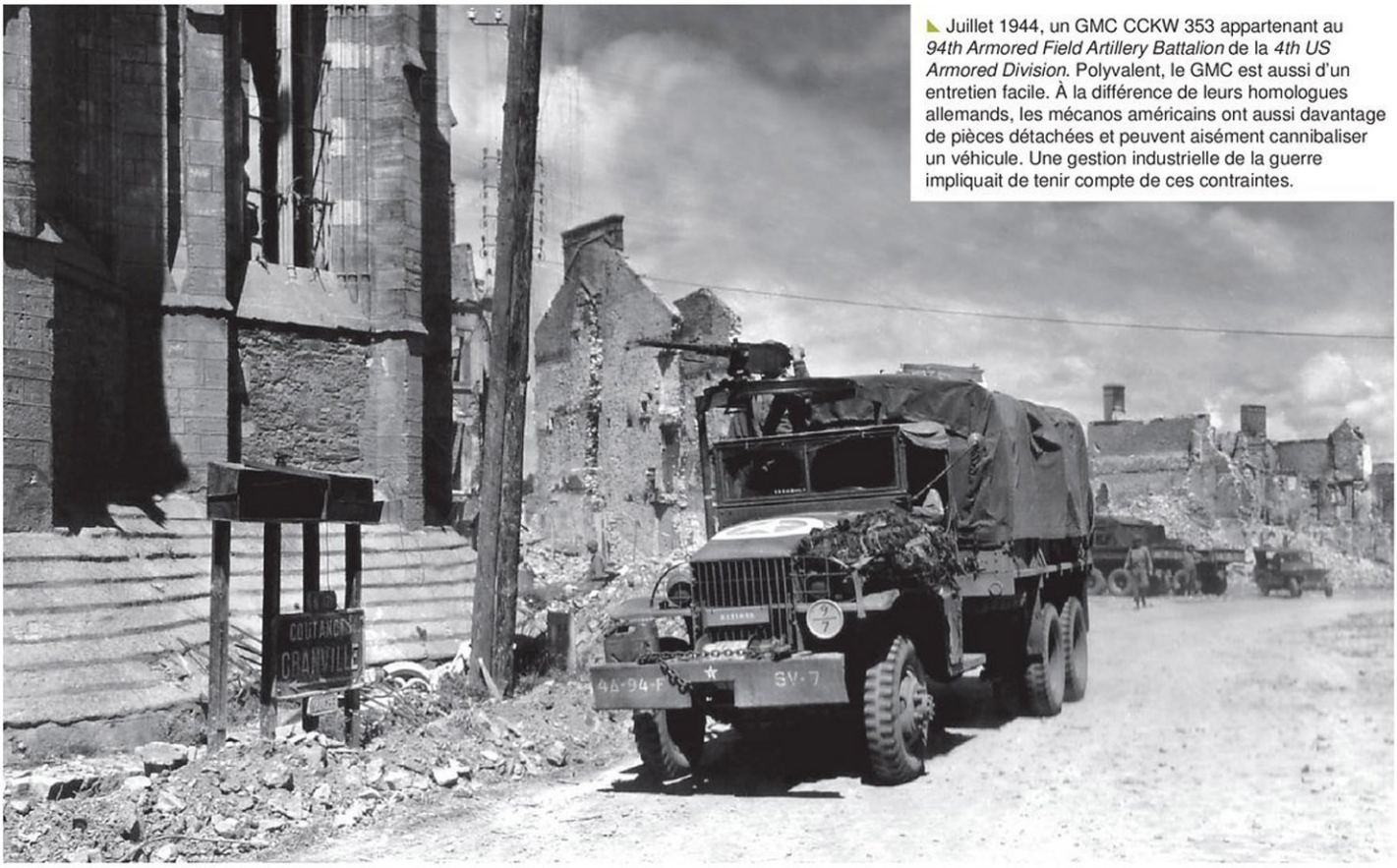
À partir de 1942, quasiment aucun véhicule nouveau ne vient enrichir la gamme afin de ne pas bouleverser la production de masse. Par contre, les engins existants sont sans cesse modifiés. Il s'agit, en premier lieu, d'en améliorer les performances. Ainsi, la Dodge connaît plus d'une dizaine de versions. Chrysler dépêche des techniciens sur le terrain afin de faire remonter rapidement les commentaires des utilisateurs. Or, à l'usage, la Dodge est loin d'être satisfaisante : sa silhouette en fait une cible de choix, sa charge utile de 500 kg est insuffisante pour huit hommes, et son centre de gravité trop haut lui donne tendance à verser en tout-terrain. L'entreprise prend donc l'initiative, début 1942, de modifier le véhicule qui, tout en étant plus bas, a une meilleure garde au sol et, tout en étant plus court, offre plus de place intérieure et s'avère plus confortable. En outre, la charge utile augmente de 250 kg. Ainsi, la version T 214 représente un formidable saut qualitatif qui satisfait pleinement l'*US Army*.

[9] En réalité, chaque service, chaque Arme va continuer durant la guerre à passer directement commande de quelques véhicules spécialisés.

◀ Le 6x6, 2 ½-t ACKWX 353, développé pour l'Armée française, a été vendu à 3 000 exemplaires à l'*Army*. Les commandes alliées de 1939-40 ont accéléré la mobilisation industrielle, mais n'en sont pas à l'origine. Par contre, elles ont aiguillé l'*US Army* dans sa politique d'équipement.

◀ La Jeep incarne l'Amérique en guerre : industrielle, novatrice, pratique, décomplexée.

▶ Un *Sd.Kfz. 2 Kettenkraftrad* allemand a été réquisitionné par la *Military Police* dans les rues de Cherbourg. Le convoi est composé des « trois-glorieuses » de l'inventaire américain : GMC 2 ½-ton, Dodge ¾-ton et Jeep.



Juillet 1944, un GMC CCKW 353 appartenant au *94th Armored Field Artillery Battalion* de la *4th US Armored Division*. Polyvalent, le GMC est aussi d'un entretien facile. À la différence de leurs homologues allemands, les mécanos américains ont aussi davantage de pièces détachées et peuvent aisément cannibaliser un véhicule. Une gestion industrielle de la guerre impliquait de tenir compte de ces contraintes.

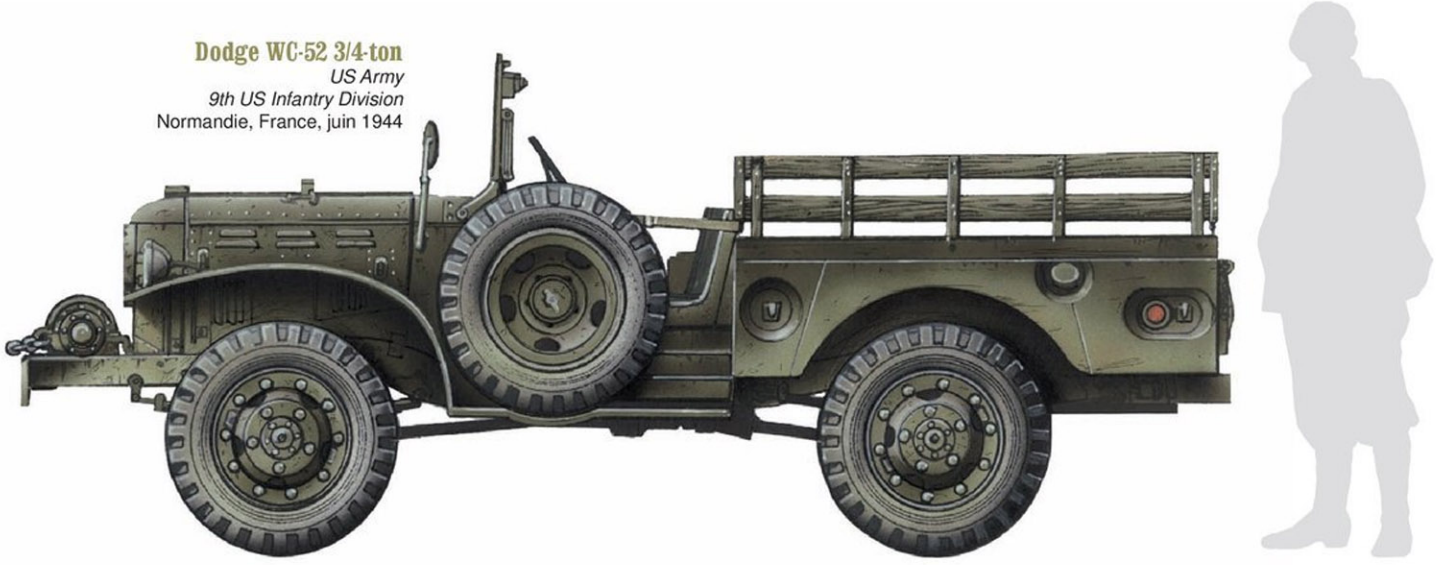
Une autre raison motivant les transformations est la chasse au « gaspi ». En 1942, une cure d'amaigrissement est imposée aux véhicules : finies les cabines en acier, place aux économiques capotes. Le travail du bois qui avait disparu fait son retour, en particulier pour la fabrication des plateaux. Ce choix facilite également la production en autorisant la sous-traitance par une multitude de compagnies regroupées au sein de l'*Ordnance Industry Integration Committee for Wood Cargo Bodies.* Ainsi, la masse d'acier du GMC est au final divisée par deux, passant de 770 à 320 kg. La dernière raison de cette modification en profondeur des camions réside dans la volonté d'améliorer la compatibilité entre les engins.

Ainsi, entre 1940 et 1945, les États-Unis produisent 3,6 millions de véhicules militaires, dont plus de 800 000 GMC, 634 000 Jeep et près de 300 000 Dodge ! Non seulement ces chiffres astronomiques couvrent entièrement les besoins de l'*US Army*, mais ils permettent aussi d'équiper les armées alliées. À titre d'exemple, 375 000 camions et 50 000 Jeep sont livrés à l'URSS. Conformément aux espérances, la mobilisation industrielle de l'Oncle Sam est rapide. C'est en effet dès août 1942 que les chaînes de production tournent le plus vite, avec 62 000 véhicules sortis d'usines.

LES AMÉRICAINS POUVAIENT ENCORE MIEUX FAIRE !

Ce bilan est d'autant plus remarquable que tout n'est pas parfait outre-Atlantique. En 1939-40, le *Quartermaster Corps* tarde à prendre la mesure des enjeux. Curieusement, il sous-estime jusqu'en décembre 1940 ses besoins de manière flagrante. Pourquoi ? Par crainte d'une réaction hostile du Sénat ? Par incompétence [10] ? Toujours est-il qu'en mai 1940, il gèle un appel d'offres pendant cinq mois, le temps d'un complément d'essai. Il déclare aussi continuer à commander en quantités modestes pour ne pas interférer avec la production de véhicules civils.

Dodge WC-52 3/4-ton
US Army
9th US Infantry Division
Normandie, France, juin 1944



© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

◢ Qualité des véhicules américains : ils étaient déclinables, comme le ¾-t de Dodge conçu pour soulager le groupe de combat de son équipement lourd et transformé ici en *Command Car* (WC 56). Il fut cependant délaissé par les officiers au profit de la Jeep, bien plus maniable et rapide, moins visible et même un peu plus confortable.

Jusqu'en 1943, les différentes commissions créées par Roosevelt devant faire office de courroies de transmission entre la Maison-Blanche, l'*US Army* et le monde industriel fonctionnent mal, que ce soit l'*Office of Production Management*, le *Supply Priorities & Allocation Board* qui lui a succédé, puis en janvier 1942 le *War Production Board* (*WPB*). Soucieux de préserver son pouvoir, le président se garde bien de leur octroyer une capacité décisionnaire, et leurs attributions demeurent vagues, suscitant rivalité, chevauchement de compétences et arbitrage présidentiel. L'armée fait tout pour ne pas voir des civils seuls aux manettes de l'économie de guerre. Le fonctionnement bureaucratique médiocre décourage aussi les industriels prêts à travailler pour l'effort de guerre[11]. L'État doit également faire face à Henry Ford qui, à ce moment, partisan de l'isolationnisme (il est antisémite et réputé sympathisant des nazis), refuse de mettre sa société au service d'une guerre « étrangère ». De fait, tout au cours de la période 1940-41, la production de camions est inférieure aux prévisions. En octobre 1940, il en manque un tiers. En mars 1941, l'*Assistant Secretary of War* Patterson s'en plaint auprès du *OMC*. En juillet, il stigmatise l'industrie automobile qui a « *à peine été touchée par l'effort de réarmement* » et réclame des mesures pour qu'elle donne enfin la priorité à l'armement au détriment des voitures de tourisme. Et l'*Office of Production Management* d'exiger, dès le mois suivant, une réduction de 50 % des productions d'automobiles au profit de camions militaires. Toujours est-il que la mobilisation patine au démarrage, avant de monter en puissance.

Les industriels se heurtent quant à eux à plusieurs goulots d'étranglement. En effet, ils manquent de composants spéciaux. L'essentiel des camions étant à quatre ou six roues motrices, il leur faut un grand nombre de cardans homocinétiques exigeant un usinage complexe que seuls Bendix Products Division et Gear Grinding Machine Company maîtrisent.

▲ Qualité des véhicules américains : ils étaient déclinables, comme le ¾-t de Dodge conçu pour soulager le groupe de combat de son équipement lourd et transformé ici en *Command Car* (WC 56). Il fut cependant délaissé par les officiers au profit de la Jeep, bien plus maniable et rapide, moins visible et même un peu plus confortable.

[10] Robert Stevens, un agent de l'administration Roosevelt, demande à un responsable militaire en 1940 à combien il estime les besoins en parachutes. Le militaire répond que 9 000 devraient suffire, ce qui laisse Stevens sans voix puisque Roosevelt a déjà annoncé un accroissement de l'*Air Force* à… 50 000 avions ! Finalement, dix millions de parachutes seront fabriqués durant la guerre.

[11] Ainsi, le premier dirigeant du *WPB*, l'économiste Donald Nelson, qui a autorité sur l'approvisionnement de toutes les forces armées, délègue cette mission aux militaires, qui peuvent négocier et contrôler directement les contrats d'armement. Pour Nelson, cette délégation tient du bon sens : elle doit éviter de fabriquer du matériel inadapté aux besoins, mais elle crée des échelons supplémentaires dans le processus décisionnaire et une distorsion entre celui qui commande l'équipement (l'Armée) et celui qui débloque les moyens (matières premières, machines-outils) pour la fabrication (le *WPB*).

▼ Un Diamond 6x6 4-ton, version cargo et à cabine tôlée. Malgré leur opulence, les États-Unis ont mené la chasse au « gaspi », et les cabines en toile ont vite fait leur apparition.

▼▼ La décision prise par Roosevelt de construire en priorité des chars (ici un M3 Grant) et des avions a bouleversé tout le programme de mobilisation et a conduit l'*Ordnance* à concentrer sa production sur les utilitaires de 2 ½-t au détriment des poids lourds. Le tracteur d'artillerie lourde Mack NO est le substitut au complexe et coûteux ADUM. Développé à partir du Mack NM, le NO est un engin remarquable, capable de charger plus de 10 tonnes tout en en tractant 25. Il a parfaitement rempli sa mission, preuve de la justesse des choix d'équipement de l'*US Army*. Pourtant, longtemps en bas des priorités, seuls 2 000 Mack NO furent livrés de 1941 à 1945.

▼ L'IHC M425/426 est développé en urgence en 1943 en réponse à la pénurie de poids lourds. L'*Army* a profité que le constructeur fût en sous-activité après l'arrêt de son char léger M7. Le recours à des pièces rodées et l'abandon du tout-terrain permirent à la production d'être lancée à peine quelques mois après la commande. Le tracteur 4x2 rendit d'immenses services sur les différents théâtres, comme ici à Cherbourg, où sa remorque est chargée directement à partir d'un *Liberty Ship*.

Ils ont besoin de boîtes-transfert truffées d'engrenages et des ponts arrière moteurs construits uniquement par Timken-Detroit et Fuller. Rien que pour les cardans, il faut attendre 1942 pour que Ford, Dodge et Chevrolet développent les leurs, multipliant la production par cent. Timken agrandit pour sa part son usine, mais il lui faut des mois pour former un personnel qualifié. Quant à Mack, il se voit refuser un contrat d'études de ponts arrière à forte capacité car l'usine « *n'aurait à produire pour l'armée que des bennes et des engins d'incendie* ». Autre problème : en général, comme la production automobile n'est pas prioritaire, des centaines de sous-traitants de l'automobile cessent de livrer, ayant arrêté leur production pour se convertir aux munitions. Enfin, les grandes firmes comme Ford, Chrysler ou GMC se voient aussi confier une foule de programmes tous plus prioritaires les uns que les autres et tous plus éloignés de l'automobile : munitions, chars, avions, radars… Certaines usines se retrouvent au chômage technique par insuffisance de matières premières, tandis que d'autres peinent par manque de machines-outils (seules 8 % d'entre elles sont attribuées à l'industrie automobile).

Cette pénurie s'explique principalement par la mise en œuvre du *Victory Program*. En effet, cette célèbre annonce publique faite le 6 janvier 1942 par Roosevelt porte paradoxalement préjudice à l'effort de guerre en général et aux services logistiques en particulier. En annonçant des chiffres de production colossaux en avions, en chars, en canons antiaériens, en tonnage de fret, le président veut mobiliser toute la population et lancer un signal fort en direction de ses alliés. Mais sa déclaration, qui transcende les planifications établies par le *WPB*, implique non seulement de recalculer l'ensemble de la production – ce qui va freiner la mobilisation –, mais grave dans le marbre quelques objectifs de production (chars, avions). Des économies doivent donc être faites ailleurs… sur ce que Roosevelt appelle « l'accessoire » : l'équipement des services de l'arrière. Le 13 octobre 1942, le *WPB* annonce que la moitié des commandes « accessoires » doit être annulée ou reportée. Les utilitaires et les pièces détachées sont recalées en queue de liste des priorités, menaçant ainsi la croissance jusqu'ici équilibrée de l'Armée.

LE POINT NOIR : LES POIDS LOURDS

C'est à ce moment que l'histoire bascule. Contraints de faire des choix, l'*Ordnance* et le *WPB* décident de privilégier la production des camions légers et de milieu de gamme au détriment des poids lourds. Alors qu'il n'était jusqu'ici qu'un véhicule de milieu de gamme dont l'appellation « Light-Heavy » marquait bien le caractère bâtard, le *Deuce &-a-Half* est promu bête de somme de l'*US Army*. Lui qui représente 7 % de la production en 1939 doit en constituer 50 % en 1944 ! Il est en effet le choix le plus cohérent, simple à construire et polyvalent. Surtout, ses performances tout-terrain satisfont les unités combattantes, et son volume lui garantit une charge utile de 5 tonnes sur route, que l'on juge alors bien suffisante pour les services arrière, d'autant qu'en plus, une version à cabine avancée capable d'emporter des charges plus encombrantes est à l'étude. En outre, en 1942, l'*Army* reste convaincue que le ravitaillement des armées ne peut être assuré que par le rail, le camion ne servant qu'à relier les dépôts de bout de ligne ferroviaire aux combattants, un usage purement tactique que le GMC peut soutenir. À cette date, seuls les experts du *Quartermaster Technical Committee* défendent l'idée d'un camion gros porteur, mais ils prêchent dans le désert.

Il est vrai que les *Heavy-Heavies* de plus de 4 tonnes sont bien plus complexes à fabriquer. De plus, du fait de restrictions légales et de contraintes de poids pour franchir les ponts, les gros porteurs civils n'ont pas été encouragés. Jamais plus de 600 n'ont été construits par an. Enfin, un grand nombre

GMC CCKW-353
US Army
12th Army Group
Alençon, France, août 1944

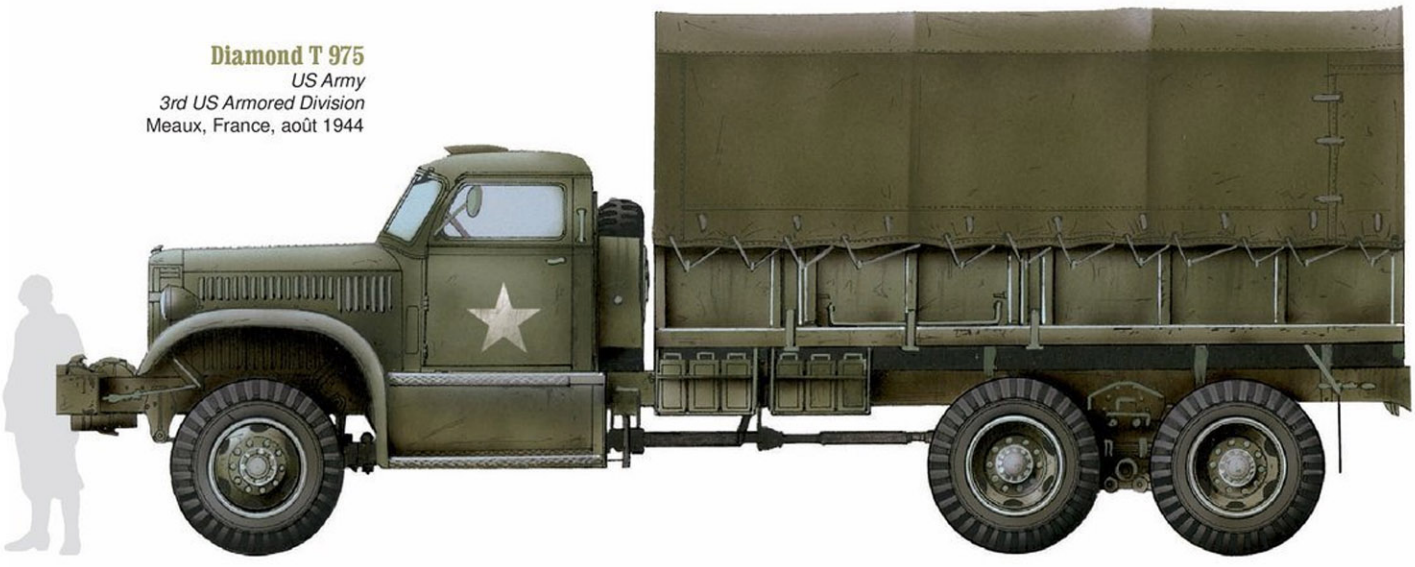
d'entreprises se partagent cette niche industrielle : Mack, Autocar, White, Federal, Corbitt, International Harvester, Ward LaFrance. Avec un outil industriel émietté, les chaînes de montage de chaque constructeur ne sont pas adaptées à une production de masse. Aussi sont-elles immédiatement saturées par les commandes en tracteurs d'artillerie et en véhicules spécialisés (porte-char, dépanneuse, camion-grue, porte-pont et autres engins du génie…). Les économies se sont donc concentrées sur les véhicules lourds d'usages généraux utilisés par le *Transportation Corps* et notamment les tracteurs de semi-remorques.

En effet, dès 1941, le *QMC* a fait figure de précurseur en choisissant d'équiper les unités de l'arrière avec ce dernier type de véhicule, alors largement inconnu des militaires [12]. Le concept a tous les avantages. Le tracteur peut tirer à puissance égale une charge supérieure à celle remorquée par un camion lambda. En outre, la production peut être découplée entre une entreprise spécialisée dans les tracteurs et d'autres dans les semi-remorques, semi-remorques qui n'exigent aucun savoir-faire particulier. Son usage quotidien est aussi plus simple. Alors qu'un camion doit être immobilisé le temps du chargement, le tracteur peut déposer sa semi-remorque et repartir aussitôt avec une autre préalablement approvisionnée. Les semi-remorques sont déclinables à l'infini, de la simple benne jusqu'au laboratoire photographique en passant par la remorque frigorifique. Autocar et Federal sont mis à contribution et construisent des modèles de la gamme des 4 à 5 tonnes de charge utile très proches. Mais, alors que GMC sort ses 2 ½-t par dizaines de milliers, seuls quelques centaines de tracteurs sont fabriqués aux États-Unis.

Il faut attendre le début des opérations en Afrique du Nord, fin 1942, et l'ouverture de la route reliant la Birmanie à la Chine pour prendre conscience de la nécessité des *Heavy-Heavies*. En 1943, l'*Ordnance Corps* valide le passage d'une production mensuelle de 600 à 6 000 véhicules de transport lourd. Mais pour y parvenir, il faut supporter des efforts herculéens : soit 750 millions de dollars d'investissement, l'embauche de 200 000 nouveaux ouvriers et, en termes de matières premières, l'équivalent annuel de ce qui est nécessaire à 14 000 chars moyens !

À cette époque, le *War Production Board* fait de la fabrication des poids lourds sa priorité. L'*Ordnance Industry Integration Committee for Heavy Trucks* est créé en mars 1943 pour favoriser la coopération. Les constructeurs, qui sont d'ailleurs davantage des assembleurs (à l'exception de Mack), sont dépendants de leurs sous-traitants trop peu nombreux. Il en faut plus. Une société spécialisée dans les plaques de blindage, Standard Steel Spring, doit par exemple se convertir pour fabriquer des éléments de pont. Or, cette réorganisation prend une bonne année… trop tard pour l'été 1944.

[12] Ce concept était pourtant né, dès 1898, de l'imagination d'Alexander Winton et s'était développé parmi les sociétés de transport américaines dans les années vingt.



Diamond T 975
US Army
3rd US Armored Division
Meaux, France, août 1944

© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

À côté de cela, d'autres problèmes persistent. Les moteurs puissants manquent, à tel point que le général Christmas suggère de monter à la place deux ou trois moteurs plus légers en tandem. Pour augmenter le nombre de tracteurs, la firme White est contactée pour compléter les efforts d'Autocar. Il en est de même pour soulager Corbitt, qui construit les tracteurs d'artillerie de 6 tonnes. Cet émiettement des fabricants ne permet pas un effort de standardisation comparable à celui des catégories inférieures, car, pour des raisons propres à chaque constructeur, les modèles ne sont jamais totalement identiques. En 1943, l'*Ordnance* confie aussi à International Harvester la fabrication d'un 4x2 capable de tracter une semi-remorque de 10 tonnes. Il s'agit là d'une double entorse : entorse à la règle de ne pas développer de nouveaux modèles, entorse à celle de ne s'équiper que de véhicules toutes roues motrices pour les déploiements outre-mer. Disponible seulement début 1944, ce n'est que lors de la campagne d'Allemagne que le M425 peut faire valoir en nombre toutes ses qualités.

À la fin 1943, l'*Ordnance Corps* reste peu optimiste, « *le manque de main-d'œuvre et de composants (ponts, transmissions, moteurs) rendait en l'état actuel impossible de suivre le calendrier fixé* » [13] il y a même un risque de voir la production diminuer en 1944.

Un superbe Mack NO, probablement l'un des plus beaux camions de la guerre, tractant un obusier M1 Long Tom de 155 mm et transportant ses servants à Brest,en août 1944.
Mack Trucks Historical Museum

Belle photo d'un tracteur Autocar U 7144 T, 4/5-t avec sa citerne. Le *Transportation Corps* a souffert en août 1944 de la rareté de ces véhicules, et l'essentiel de l'essence a dû être transportée par GMC dans des jerrycans. Le civil a-t-il eu une dérogation de la part du MP pour circuler à contresens sur une « *Highway* » réservée aux militaires ?

[13] Memo, Major-General Thomas J. Hayes, OCO, pour CG, ASF, 16 décembre 1943.

Effectivement, seulement 2 788 poids lourds sortent des chaînes en janvier 1944, contre 4 353 en décembre 1943. Février et mars ne sont guère meilleurs. En juin, le *WPB* concède le recours aux « Directives spéciales », mises en place auparavant pour accélérer la fabrication des barges de débarquement. Ces instructions autorisent notamment les constructeurs à réclamer des fournitures directement au *WPB*. Les « Directives spéciales » n'ont pourtant rien de la solution miracle, et les chiffres de fabrication n'augmentent que lentement, à mesure que les usines achèvent leur reconversion. Comme l'a fait remarquer un officier, « *on ne modifie pas une production comme on tourne un robinet* ». Toujours est-il que 50 000 poids lourds sont fabriqués en 1944, au lieu des 67 000 prévus, et qu'à la veille du débarquement en Normandie, seuls 66 des 3 360 tracteurs espérés ont été livrés ! Une misère. C'est donc essentiellement avec des véhicules de la gamme *Light-Heavy* que le *Transportation Corps* doit improviser le ravitaillement des armées américaines lancées à travers les plaines de France en août 1944. Cette carence en poids lourds n'est certes pas l'unique élément ayant freiné Patton et Hodges en septembre, mais elle y a participé. Ce n'est qu'en 1945 que l'Armée américaine possédera, avec les livraisons massives de tracteurs lourds, l'outil indispensable à ses opérations en profondeur.

Autocar U 7144 T
US Army
12th Army Group
Alençon, France, août 1944

© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

▲ Près d'Alençon, un convoi sur la *Red Ball Express* Highway dépasse un tracteur Federal 94x43 avec une remorque *semi trailer 6-ton/10-ton Gross Stake Body* en difficulté dans le fossé. Contrairement à ce que l'on pourrait croire avec cette photo, c'est bien ces quelques centaines de semi-remorques qui se révèlent les rois de la route à sens unique avec leur souplesse et leur emport de plus de 10 tonnes. En 1945, en Allemagne, ils formeront les gros bataillons des *XYZ Roads*.

CONCLUSION

La motorisation de l'Armée américaine a donc été l'histoire d'une quête : la quête de la standardisation. D'abord ponctuée par trois échecs en 1915, 1918 et 1931, elle a été étonnamment rapide et efficace en 1939. L'échec de 1915 s'explique du fait du caractère atomisé et informel du fonctionnement du *War Department*. Au pays de la libre entreprise, les efforts de 1918 et 1931 étaient des tentatives vouées à l'échec car déconnectées de la réalité du monde industriel et de la nature profonde de la société américaine [14]. Elles n'encourageaient aucune synergie en reléguant l'industrie au statut de simple assembleur de véhicules conçus par le *OMC*. À l'aube de la Seconde Guerre mondiale, l'*US Army* restait donc une force aussi modeste qu'hétérogène.

Sa performance entre 1939 et 1945 n'en est que plus remarquable. Elle s'explique d'une part par une stratégie des moyens cohérente privilégiant la simplicité et l'homogénéité au détriment de la performance. Les véhicules américains n'ont certes pas été les meilleurs [15], mais ils étaient simples à construire, à utiliser et à entretenir. Bref, les conclusions de Benoist Bihan sur le char Sherman [16] sont opératoires pour l'ensemble de la flotte d'utilitaires de l'*US Army* :

Suite page suivante

[14] Durant la Première Guerre mondiale, le fiasco de la mobilisation en 1917 avait amené le président Wilson à réorganiser l'économie de guerre et les circuits de distribution autour d'un War Industries Board placé sous l'autorité de Bernard Baruch. Agissant en fonction de pouvoirs spéciaux, son autorité était absolue pour répartir les matières premières, gérer les transports, fixer les prix des produits qu'il achetait, standardiser ces derniers et réquisitionner des usines. Bien qu'efficace, une telle structure fut unanimement rejetée à la fin de la guerre, tant par le président que les militaires soumis à l'expertise de managers civils, et bien sûr des industriels pour qui une telle mise sous tutelle fut un véritable traumatisme, assimilé à une dictature économique.

[15] Et encore dans le domaine des utilitaires, 90 % des véhicules américains se sont révélés supérieurs à leurs homologues allemands qui n'étaient, rappelons-le, que des camions civils réquisitionnés, souvent âgés.

[16] Benoist Bihan, « M4 Sherman, une approche industrielle des opérations mécanisées », Batailles & Blindés n° 47, février-mars 2012, pp. 58-73.

LA PRODUCTION D'UTILITAIRES (1939-1945)

MODÈLES	TOTAL 1935 - 1940	1939 - 1940	1941	1942	1943	1944	1945
Total	3 200 436	46 384	232 545	791 432	983 359	738 643	408 073
Light (1-ton et en-dessous)	988 167	8 058	74 514	273 997	256 488	245 201	129 909
Medium (1 ½-ton)	428 196	14 153	37 139	140 375	133 523	80 888	22 118
Light-heavy (2 ½-ton)	812 262	9 589	62 123	182 049	193 177	220 012	145 312
Heavy-heavy (plus de 2 ½-tons)	153 686	804	9 838	23 314	38 314	50 862	30 554
Semi-remorques	59 731	236	1 603	8 661	9 436	26 765	13 030
Remorques	499 827	6 494	33 311	81 881	241 450	79 188	57 503
Camions tracteurs*	34 295	993	1 675	7 433	12 674	8 106	3 414
Autres véhicules (comme les bicyclettes, motos et automobiles)	224 272	6 057	12 342	73 722	98 297	27 621	6 233

*à l'exclusion de 82 099 camions tracteurs de type commercial fournis par le *Corps of Engineers*.

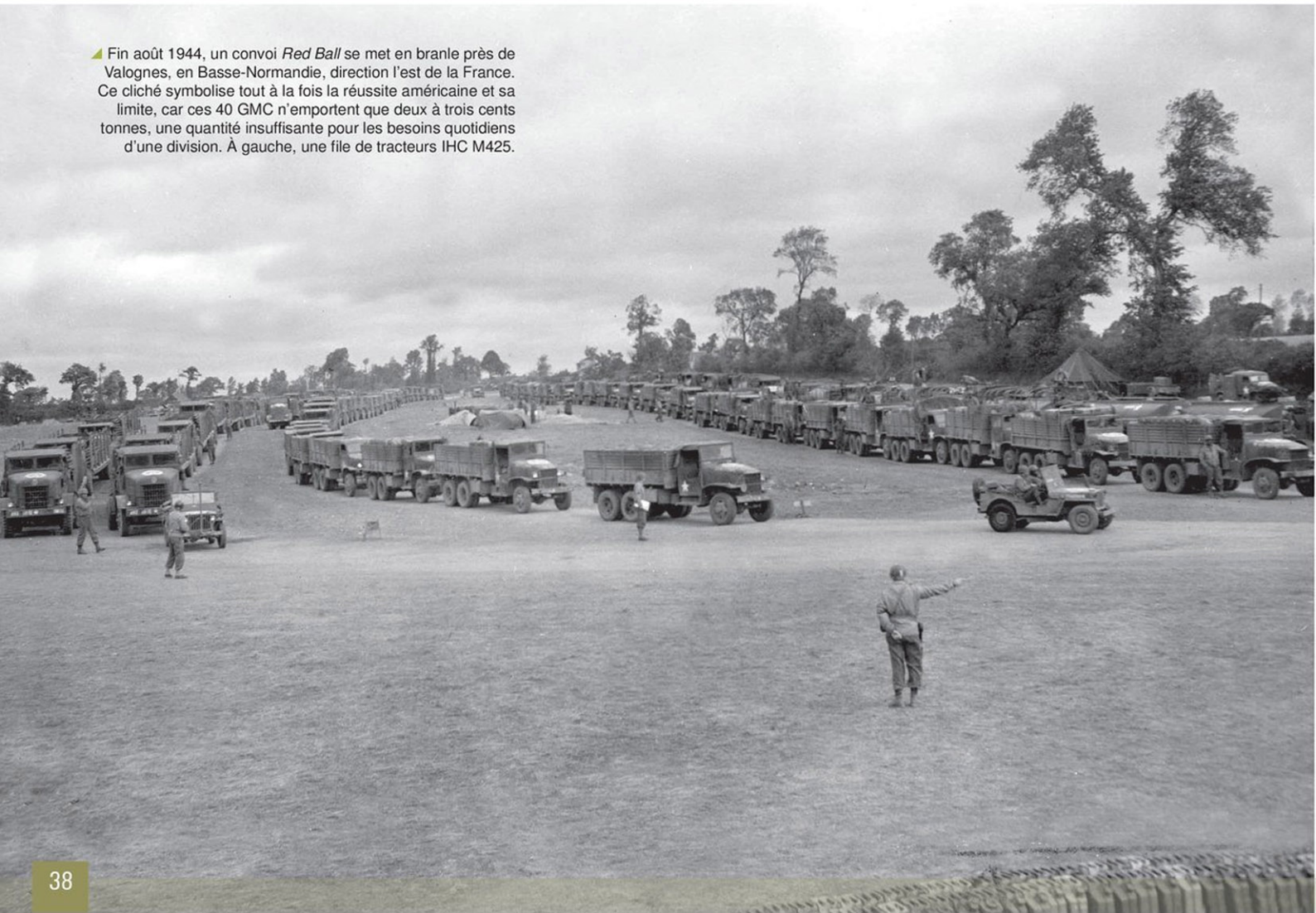
l'essentiel des véhicules américains ont atteint un remarquable équilibre entre investissement consenti pour leur développement, contraintes industrielles, efficacité militaire et capacités d'évolution. Le fait que cette dynamique ait été impulsée – pour partie – par une Loi coercitive pour l'Armée n'est pas le moins surprenant.
Mais ce succès s'explique aussi par l'invention d'un complexe militaro-industriel efficient. Contrairement à leurs homologues allemands, les officiers américains ont été initiés aux contraintes industrielles au sein du *War Industrial College*. Nombre de managers ont aussi irrigué de leurs compétences les armées après avoir été placés à des postes clés. Le précédent du *New Deal* a également été décisif dans cette synergie politico-militaro-industrielle contrastant hautement avec l'anarchie de l'économie de guerre allemande. Ainsi, malgré l'erreur entraînée par la proclamation du *Victory Program*, les inévitables tâtonnements, les pesanteurs administratives, la pénurie de poids lourds, les choix faits au début de la guerre par les Américains se sont révélés gagnants. En tenant compte des interactions que l'armée devait entretenir avec la société capitaliste et libérale américaine pour en profiter au maximum, ces choix se sont inscrits dans une réflexion globale sur la transformation de la nature de la guerre entre grandes puissances au XX[e] siècle. Ils ont été le produit d'une approche industrielle de la guerre mécanisée en vertu de laquelle, au-delà de l'armée, c'est toute une nation qui est entrée en guerre. ■

PRODUCTION DES *HEAVY-HEAVIES* DE 1943 À 1945

MOIS	1943	1944	1945
Total	**38 314**	**50 862**	**32 014**
Janvier	2 183	2 788	4 918
Février	2 221	2 976	4 189
Mars	2 927	3 038	5 245
Avril	3 505	3 404	4 783
Mai	2 719	4 002	4 574
Juin	3 974	3 800	4 222
Juillet	3 570	3 980	2 538
Août	3 592	4 518	1 545
Septembre	3 154	4 888	0
Octobre	2 856	5 566	0
Novembre	3 260	5 555	0
Décembre	4 353	6 347	0

ORIENTATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

- Crismon (F. W.), *US Military Wheeled Vehicles*, Crestline, 1983
- Georgano (G.N.), *World War Two, Military Vehicles, transport & halftracks*, Osprey, 1994
- Hooks (G.), *Forging the military-industrial complex world war two's, the battle of the Potomac*, University of Illinois, 1991
- Lacey (J.), *Keep From All Thoughtful Men: How U.S. Economists Won World War II*, Naval Institute Press, 2011
- Lynn (J. A. dir.), *Feeding Mars, Logistics in western warfare from the Middle Ages to the present*, Westview, 1993
- Thomson (H. C.) and Mayo (L.), *The Ordnance department: Procurement & Supply*, CMH, 1960



Fin août 1944, un convoi *Red Ball* se met en branle près de Valognes, en Basse-Normandie, direction l'est de la France. Ce cliché symbolise tout à la fois la réussite américaine et sa limite, car ces 40 GMC n'emportent que deux à trois cents tonnes, une quantité insuffisante pour les besoins quotidiens d'une division. À gauche, une file de tracteurs IHC M425.

LES QUATRE FAMILLES D'UTILITAIRES DE L'*US ARMY* PRODUITES DURANT LA 2e GUERRE MONDIALE

Ces chiffres des véhicules réceptionnés par l'*Ordnance* révèlent à la fois l'ampleur de la mobilisation et ses limites. Avec 2,4 millions de camions livrés à l'*Ordnance Corps* entre 1940 et 1945 – un chiffre à comparer avec celui des 3,35 millions initialement prévus en 1941 pour une période plus courte allant de 1940 à juin 1944, puis abaissé de moitié fin 1942 –, l'industrie automobile a rempli ses objectifs numériques tout en offrant un parc homogène (trois modèles, Jeep, Dodge et GMC, représentant les 2/3 du total). Mais les véhicules de moins de trois tonnes comptent pour plus de 93 % de ce total. L'industrie automobile a donc été capable de répondre à une demande en camions relativement légers mais au détriment de celle des poids lourds, la responsabilité en revenant principalement à des choix politiques et stratégiques.

MODÈLES	QUANTITÉ
Light Trucks [A]	**Total 988 167**
¼ -Ton, 4x4 (jeep)	634 569
¼ -Ton, 4x4 amphibie	12 774
½-Ton, 4x4 (12 modèles)	82 454
½-Ton, 4x2 (8 modèles)	9 415
¾-Ton, 4x4 (6 modèles)	248 634
Autres (8 modèles)	321

MODÈLES	QUANTITÉ
Medium Trucks [B]	**Total 428 196**
1 ½-Ton, 6x6, cargo	43 224
1 ½-Ton, 4x4 (12 modèles)	167 373
1 ½-Ton, 4x2 (23 modèles)	217 012
Ambulances (3 modèles)	587

MODÈLES	QUANTITÉ
Light-Heavy Trucks [C]	**Total 812 262**
1 ½-3-Ton, 4x4 (2 modèles)	2 719
1 ½-3-Ton, 4x2 (2 modèles)	3 420
2 ½-Ton, 6x6 (11 modèles)	676 433
2 ½-Ton, 6x4 (2 modèles)	117 759
2 ½-Ton, 4x4 (3 modèles)	1 279
2 ½-Ton, 4x2 (14 modèles)	10 602
Bus pour 32 et 37 passagers, 4x2	50

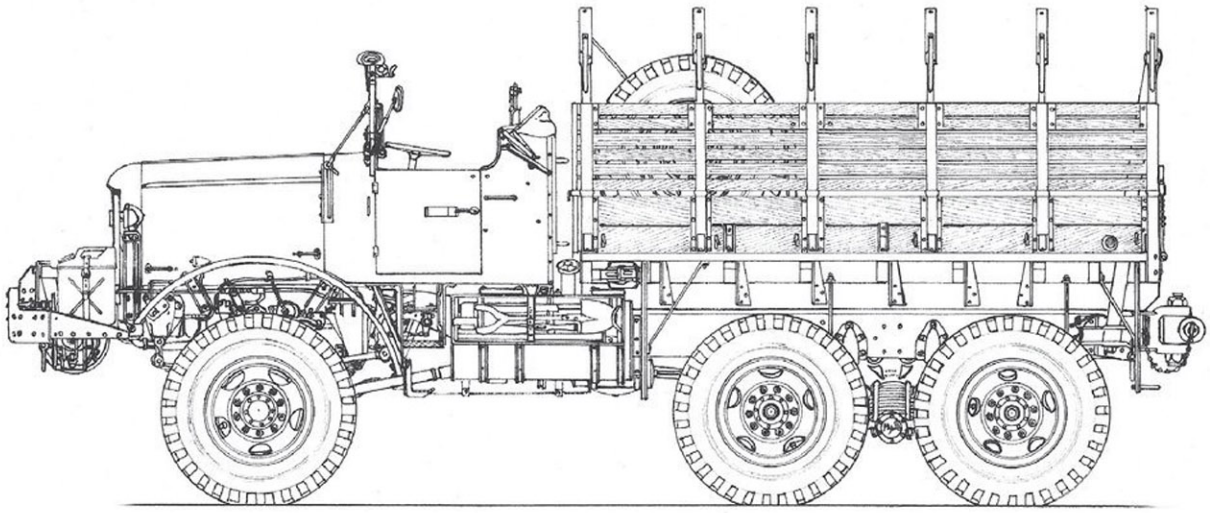
MODÈLES	QUANTITÉ
Heavy-Heavy Trucks [D]	**Total 153 686**
3 ½-Ton, 4x2 (2 modèles)	2 000
4-Ton, 6x6 (4 modèles)	29 194
4-Ton, 4x4 (2 modèles)	7 317
4-5-Ton, 4x4 tractor	21 974
5-Ton, 4x2 (7 modèles)	20 567
5-6-Ton, 4x4 (3 modèles)	8 179
5-6-Ton, 4x2 (3 modèles)	3 600
6-Ton, 6x6 (5 modèles)	21 084
7 ½-Ton, 6x6, Prime Mover	2 067
10-Ton, 6x6, Heavy Wrecker (2 modèles)	5 765
10-Ton, 6x4 (3 modèles)	18 088
12-Ton, 6x4, camion tracteur, M20, pour porte-chars	5 871
20-Ton, 6x4, camion tracteur	2 143
Camions tracteurs, Medium, pour bus semi-remorque de 50 passagers	1 492
Autres (28 modèles)	4 345

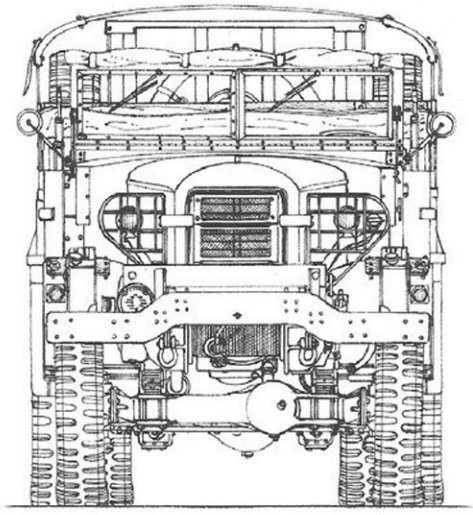
[A] Le ¼t 4x4 est la Jeep développée en 1940 par Bantam et fabriquée en 1941 par Willys puis Ford.
Le ½t 4x4 est la Dodge du groupe Chrysler, développée en 1938, construite en série fin 1939 et constamment modifiée jusqu'en 1942 (modèles T 202, 207, 211, 215)
Le ¾t 4x4 en est la version remaniée en 1942 modèle T 214 déclinée en une multitude de versions.

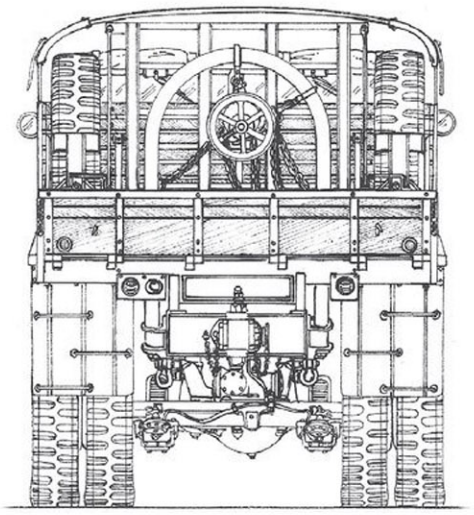
[B] Le 1 ½t 4x4 correspond au modèle Chevrolet (groupe GMC), adaptation en 4x4 du modèle civil 4x2 MR. La version G-4100 fabriquée en 1940 fut remplacée par la G7100 plus dépouillée et militarisée.
Les 1 ½t 4x2 sont des versions à peine retouchées des véhicules civils Chevrolet, Ford, GMC et Dodge, très proches visuellement et organiquement. Peu ont été utilisés par l'*US Army* hors des États-Unis.

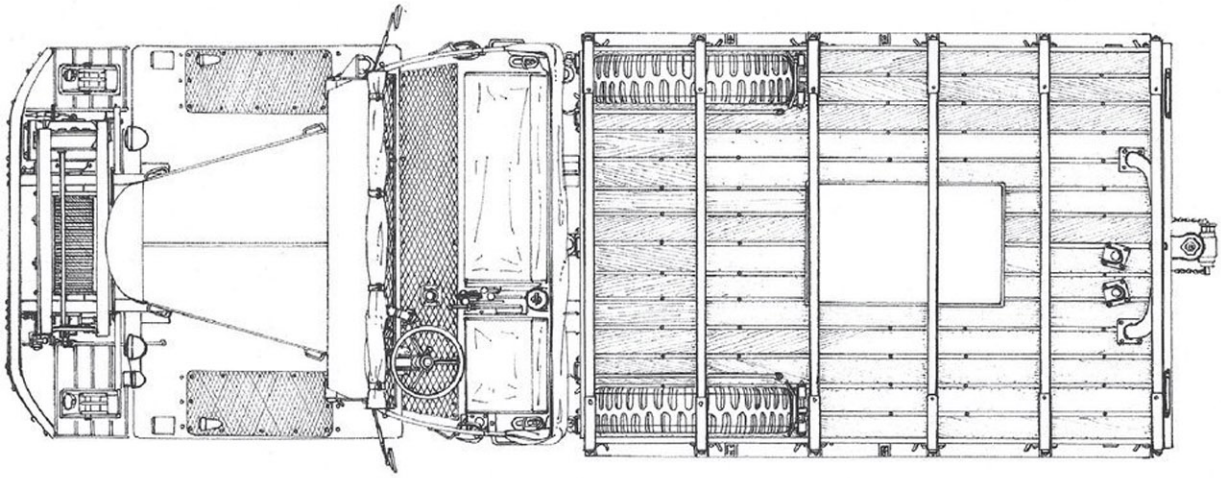
[C] Le 2 ½t 6x6 est bien sûr le GMC construit dans de multiples versions à partir de 1940. Le 6x4 est principalement constitué des Studebaker US6 qui ont échappé au Lend-Lease.

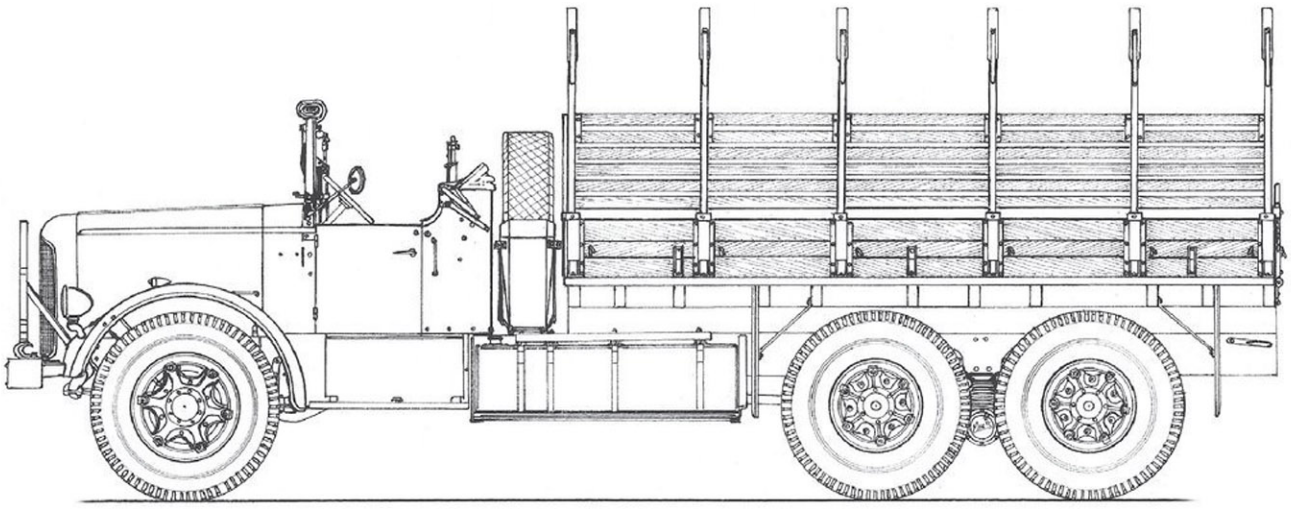
[D] La gamme des *Heavy-Heavies* est de loin la moins produites tout en étant plus diversifiée et moins standardisée.
Les utilitaires d'usages généraux sont principalement représentés par le 4t, 6x6 mod 968 fabriqué à 29 194 exemplaires par Diamond T dont la version civile avait été achetée par l'armée en 1940 sous la dénomination 967. La modestie du nombre d'exemplaires de ce véhicule polyvalent témoigne du basculement de l'*US Army* vers le 2 ½ t. Il en est de même des tracteurs de semi-remorque de la gamme des 4/5 t, 4x4 fabriqués par Autocar (U 7144 T), White (mod 444 T) & Federal (94x43) à partir de 1941 et complété en 1944 par les International M 425/426, 4x2, 5 t. La présence d'un 6x4 géant Mack NR de la gamme des 10 t hors du format édicté en 1939 s'explique parce qu'il s'agit d'une commande britannique de 1940 adoptée aussi par l'*US Army* aux vues de ses performances hors-normes (1 200 km d'autonomie). Il fit merveille sur les routes de Birmanie et du Moyen Orient mais fut peu déployé en Europe.
L'artillerie et le génie exigeaient aussi des tracteurs puissants tout terrain comme la gamme des 6 t, 6x6 construite par Corbitt (50 SD 6) rejoint par White (mod 666) et Brockway (mod B-666). Commandée en 1938, ils furent livrés à 16 000 ex à partir de 1941. S'y ajoutèrent les Mack NM (plus de 5 000 ex). Mack construisit aussi les véhicules plus lourds de 7 ½ t sous la désignation NO.
Enfin il faut y ajouter les dépanneuses lourdes (5 000 ex fabriqués par Ward LaFrance et Kenworth) et les portes-chars. Ces derniers que l'*US Army* n'avait absolument pas anticipés furent soit des modèles initialement commandés par les Britanniques (5 871 Diamond T 980/981, 12 t 6x4 M20) ou conçus pendant la guerre entre 1941 et 1943 (1 372 M26 conçus par Knuckey mais dont la fabrication en série fut confiée à Pacific, inclus ici dans la catégorie «autres»).

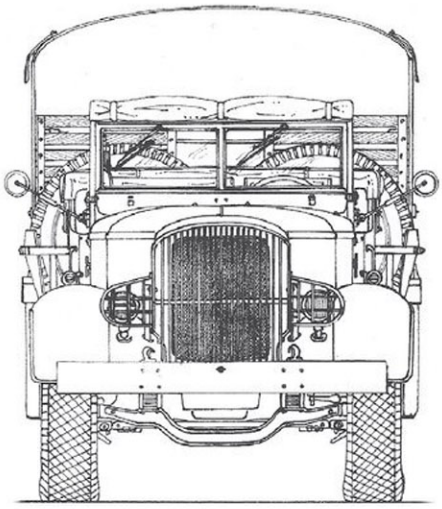


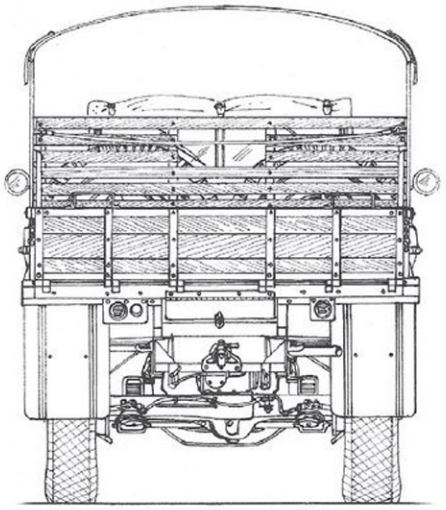


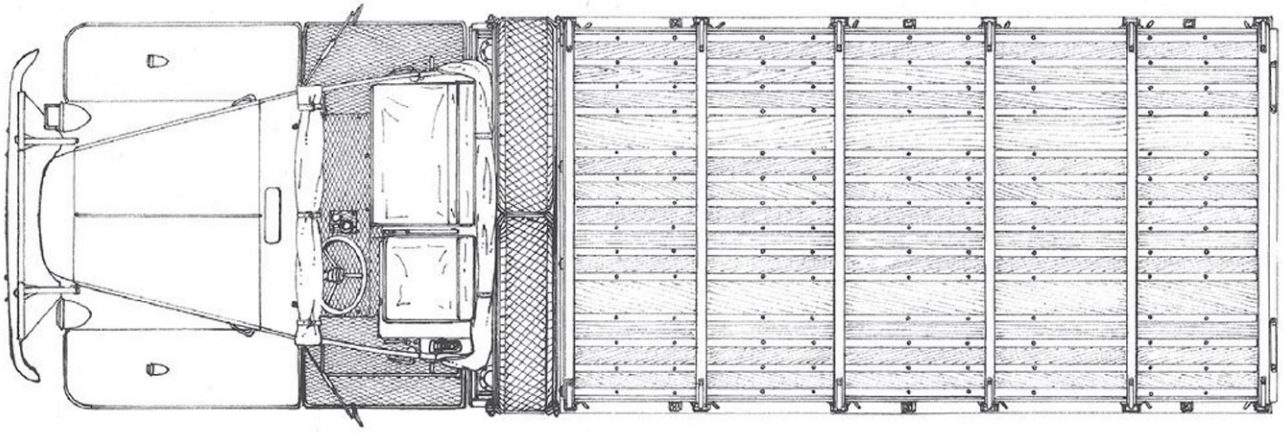












JAGDTIGER ABTEILUNG 512

VIVRE SANS VAINCRE !

À la fin de l'automne 1944, dans la caserne de Paderborn, en Westphalie, débute la mise sur pied d'une unité de chasseurs de chars qui deviendra bientôt la *schwere Panzerjäger-Abteilung 512*. Ce bataillon est la seconde formation à être équipée du tout nouveau Jagdtiger, la première ayant été la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* déjà engagée en Alsace lors de l'opération « Nordwind ».

Par **Pierre Petit**

Note : engagée au combat en mars et avril 1945, la « 512 » n'a pas été couverte par les correspondants de guerre allemands. Les photos tirées de films d'actualité qui illustrent cet article sont donc issues des archives américaines ; elles montrent essentiellement des scènes de la reddition de la 1. Kompanie. *De ce fait, il nous a été impossible de suivre un déroulé chronologique dans l'ordre d'apparition des clichés au fil de l'article.*

C'est sans le moindre véhicule que les personnels de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* [1] débutent leur instruction lors du dernier automne de la guerre. En effet, le premier Jagdtiger – surnommé *Ja-Ti* par la troupe – devant être affecté au bataillon est envoyé dès juin 1944 au centre d'instruction des troupes antichars de Mielau [2].

UNE NAISSANCE DIFFICILE

Aux environs du 28 août, trois nouveaux engins sont livrés à Mielau, où les personnels ont été transférés. La formation débute, et les équipages mettent en pratique les cours théoriques dispensés avec des matériels de substitution. Pour les chefs de section, il s'agit essentiellement de se concentrer sur la tactique, la répartition des objectifs à traiter en phase de coup d'arrêt, le commandement et la sécurité des déplacements, sans cesse menacés par la supériorité aérienne alliée. Pour les chefs de char, l'instruction est axée sur les comptes-rendus de tirs et d'observation, la discipline du réseau radio et l'école d'équipage qui consiste à se déplacer, se poster et utiliser le formidable canon de *12,8cm* en toutes circonstances. De leur côté, le pilote doit acquérir le gabarit de son engin, le radio la mise en œuvre des transmissions, le tireur le pointage et le suivi des objectifs et le chargeur la manipulation des encombrantes munitions de *12,8cm*, d'un poids de plus de 30 kg. Valeur essentielle, la cohésion doit aussi être développée dans les plus brefs délais.

Toutefois, les personnels sont contraints d'abréger leur cycle d'instruction et de quitter la Pologne pour rejoindre la Basse-Autriche, plus précisément le secteur d'Allensteig, à 110 km au nord-ouest de Vienne. Là, un grand camp a été établi sur les ruines de quarante villages [3] vidés de leurs habitants et rasés en 1938, après l'*Anschluss*, afin d'y entraîner les unités de la *Wehrmacht*. C'est donc en Autriche, le 11 février 1945, qu'est officiellement créée la « 512 ». Le *Hauptmann* Walter Scherf, ex-chef de corps de la *schwere Panzer-Abteilung 503*, en prend le commandement. Il ne tardera pas à être nommé *Major*.

Le personnel est désormais en nombre suffisant pour former trois compagnies de combat. Les onze premiers Jagdtiger destinés au bataillon arrivent à Döllersheim le 16 février, en provenance de la célèbre Nibelungenwerk, où ont été produits auparavant les chasseurs de chars « Elefant » ainsi que la moitié des *Panzer IV* destinés à la *Wehrmacht*. Ce site industriel, installé dans la petite ville de Sankt Valentin, en Basse-Autriche, n'est toutefois que le lieu d'assemblage des *Ja-Ti*, car les caisses et les superstructures sont produites plus à l'ouest, chez Eisenwerke Oberdonau, à Linz. Quant au surpuissant canon *Pak 44 L/55* de *12,8cm*, il provient de Breslau.

Cependant, les onze engins livrés le 16 février 1945 sont incomplets, ainsi d'ailleurs que ceux qui arriveront plus tard, au fil du mois. En effet, la dotation du bataillon au 3 mars 1945, date à laquelle il a été transféré au camp de Sennelager, en Westphalie, est très loin d'atteindre l'effectif théorique. Il est fait mention pour la *1. Kompanie* de seulement huit engins : trois sans canon et cinq sans canon et sans chenilles ! Il faudra attendre le 8 mars pour que l'unité jouisse enfin de deux *Ja-Ti* en état de combattre. La *2. Kompanie*, mieux lotie, aligne dans un premier temps une seule machine complète le 8 mars ; sept autres seront opérationnelles le 10. Quant à la *3. Kompanie*, elle reçoit tout d'abord un seul engin, le 8 mars, au camp de Sennelager… mais sans chenilles ! Ceci n'est finalement pas très grave, car ces dernières sont produites par la firme Engels implantée à Velbert, dans la Ruhr, non loin du camp. L'effectif est complété, le 25 mars, par cinq autres engins en provenance directe de Linz, après trois jours de périple à travers l'Allemagne bombardée et au réseau ferroviaire dévasté. L'effectif final de la *Kompanie* sera porté à huit.

En théorie, chaque compagnie de la « 512 » est composée de dix engins à trois sections de trois Jagdtiger, le dixième étant celui du commandant d'unité. Mais cet effectif ne sera jamais atteint, et les compagnies ne toucheront au maximum que huit machines regroupées dans les deux premières sections. Les sections trois et quatre n'aligneront que trois à cinq *Panzer IV* ou *Sturmgeschütze* selon les disponibilités. Les équipages prennent en compte leurs nouvelles montures après un entraînement sur les Jagdtiger à Mielau ; par ordre de Berlin, la première compagnie, commandée par Albert Ernst, surnommé le « Tigre de Vitebsk » [4], doit être opérationnelle dans les plus brefs délais. Il n'y a donc plus de temps à perdre !

[1] Provenant majoritairement des *schwere Panzer-Abteilungen 424* et *511*.

[2] De nos jours Mlawa, ville polonaise de la province de Masovie.

[3] Dont le petit village de Döllersheim. Fait troublant, Döllersheim était le bourg d'où était originaire la branche paternelle d'Adolf Hitler.

[4] À noter que le commandant de la *2. Kompanie* n'est autre que le célèbre Otto Carius, as de la *Panzerwaffe*, qui s'est notamment illustré en Union soviétique avec la *schwere Tiger-Abteilung 502*.

▲ Le sentiment d'avoir tout essayé avec les moyens mis à sa disposition se lit dans le regard d'Albert Ernst, surnommé le « Tigre de Vitebsk », que l'on voit ici lors de la reddition de sa *Kampfgruppe* le 16 avril 1945.
US Nara

LA *KOMPANIE* « ERNST »

Avec presque un mois de retard, la « 512 » engage sa *1. Kompanie* le 10 mars 1945 face au secteur droit de la tête de pont de Remagen, où les Américains ont franchi le Rhin grâce au pont ferroviaire « Ludendorff » demeuré en partie intact. Le *Major* Scherf ne participe pas à l'attaque, car il est resté avec la compagnie « Carius » qui s'apprête à rejoindre.

Le chef de la première section est Heinz Rondorf, dont les trois Jagdtiger sont numérotés X2, X3, X4 ; la deuxième section est aux ordres du *Leutnant* Kubleka, avec les X5, X6, X7. Enfin, la troisième section est commandée par le *Leutnant* Sepp Tarlach, dont les *Ja-Ti* arborent respectivement les marquages X8, X9, et X10.

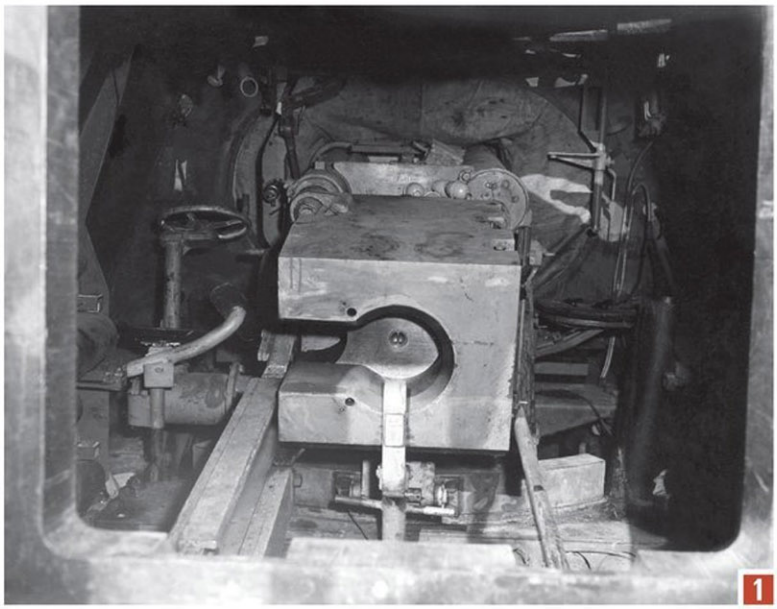
Seuls six Jagdtiger participent à l'attaque. Mais l'opération échoue. Les *Bordführer* se postent alors à des endroits névralgiques et tirent embusqués, à l'affût, à une distance de deux kilomètres, sur la déferlante des Sherman qui sèment la terreur dans les rangs allemands. Les limites de la conception du Jagdtiger sont toutefois rapidement atteintes. En effet, malgré leur entraînement et leur expérience solide, les équipages habitués à mettre en œuvre des Tiger équipés de tourelle ont les pires difficultés à pointer correctement des chars ennemis en gisement, car le débattement du tube de *12,8cm* n'est que de 10° à gauche et à droite. Il faut alors parfois « jouer » avec la caisse pour avoir un nouvel angle de tir, mais ces pivots, même légers, endommagent les chenilles et mettent à mal les mécaniques.

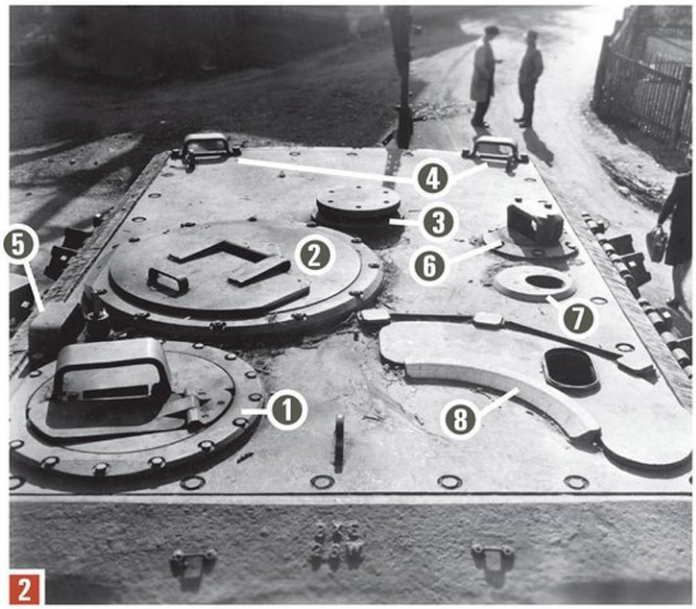
Après avoir entamé un mouvement rétrograde, de ligne de coup d'arrêt en ligne de coup d'arrêt en direction du nord-est, la *1. Kompanie* est dirigée dans le secteur de Siegen. Elle y est subordonnée à ce qu'il reste du *LIII. Panzer-Korps*, qui doit mener une contre-attaque en direction de Schmallenberg-Bad Wildungen dans le but de briser l'encerclement allié qui s'amorce. L'idée de manœuvre est bonne, mais les moyens manquent, et le projet allemand ne débouche sur rien de concret, hormis des pertes supplémentaires.

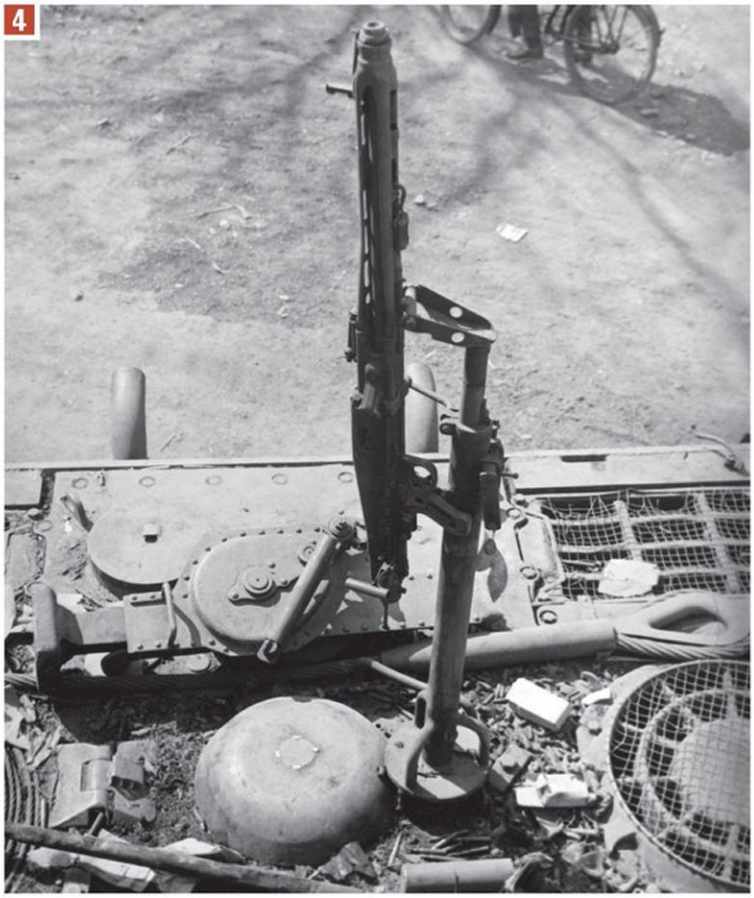
S'ensuit un nouveau repli pour la *1. Kompanie*, qui est alors rattachée à la *Kampfgruppe* du général Harpe, dont les troupes ont fondu comme neige au soleil. Ce groupement est renforcé par l'*Infanterie-Korps* « Sauerland » : une désignation pompeuse, qui ne cache en vérité qu'une unité d'infanterie hétéroclite, formée avec des éclopés et de jeunes recrues provenant des *Hitlerjugend*.

Peu après, Ernst et ses hommes reçoivent l'ordre de se retirer en direction du nord-est, en passant par les villes de Siegen, Meinerzhagen, Lüdenscheid pour atteindre Altena, où les Jagdtiger doivent embarquer sur plates-formes ferroviaires. Depuis les abords de Remagen jusqu'à la gare d'Altena, les *Ja-Ti* effectuent un périple d'un peu plus de 220 km par la route, sous la menace constante des chasseurs-bombardiers alliés, les fameux *Jabos*.

▼ Le Jagdtiger X2 de Rondorf dans les rues d'Iserlohn. L'engin de Tarlach est au second plan. Comme de juste, compte tenu de la menace aérienne, les « lourds » sont camouflés à l'aide de branchages.
US Nara







1 Culasse du *12,8cm PaK 44* à chargement latéral, dont le recul lors du départ de coup atteint 900 mm. Son poids est de 810 kg sans le coin de culasse qui, lui, avoisine les 192 kg. Au-dessus, le cylindre de gauche est le frein de tir, contenant 12,25 litres d'huile, et celui de droite le récupérateur pneumatique permettant le retour en batterie du tube. Chaque cylindre pèse 121 kg. Remarquez entre ces deux cylindres les trois « œufs » ou *Eihandgranaten 39* destinés à saborder le véhicule. À gauche se trouve le poste tireur avec le volant de pointage en gisement, le volant de pointage en site n'est pas visible car il est contre le flanc gauche du berceau du tube.

Toutes photos : Bovington Tank Museum

2 Vue du toit de la superstructure d'un Jagdtiger, en l'occurrence le X7 de la « 512 ».

1 Trappe pivotante pour le télémètre stéréoscopique binoculaire du chef d'engin. Il s'agit communément d'un SF14Z produit par la firme Zeiss possédant un grossissement de 10x25.

2 Trappe d'accès du chef d'engin.

3 Ventilateur du compartiment de combat destiné à l'extraction des gaz nocifs des départs de coup et des résidus de poudre.

4 Emplacements des épiscopes arrière.

5 & 6 Emplacements des épiscopes du chef d'engin.

7 *Nahkampfwaffe* : dispositif utilisé pour la défense rapprochée de l'engin.

8 Orifice de sortie de la lunette tireur Winkelzielfernrohr 2/1 permettant de « télémétrer » des objectifs jusqu'à 4 000 mètres pour la munition perforante Panzer-Granate 43, et 8 000 mètres pour la munition explosive Spr-Gr L/50.

Notez que le toit de la superstructure, d'une épaisseur de 40 mm, n'est pas soudé mais boulonné.

3 Siège du chef de pièce avec, en haut et à gauche, le récupérateur pneumatique.

4 Gros plan sur l'affût antiaérien *Fliegerdrehstütze* 36 armé d'une MG-42. Le servant étant directement exposé aux feux des chasseurs-bombardiers ennemis, ce dispositif était très peu employé.

Pour mémoire, la consommation des engins est comprise entre 800 et 1 100 litres aux 100 kilomètres ! Quant aux mécaniciens, ils seront en permanence sur la brèche afin que les « lourds » arrivent à bon port. Un Jagdtiger, le X7, est tout de même perdu sur casse mécanique. Il sera abandonné à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Siegen, dans la bourgade d'Obernephten.

Les « lourds » sont transportés jusqu'à la gare de Menden. Après avoir été débarquée, la *Kampfgruppe* est dirigée vers le secteur d'Hagen. C'est là que Ernst reçoit sa nouvelle mission : dégager la ville d'Unna tombée aux mains des *GIs* depuis le 9 avril 1945. Malheureusement pour l'officier allemand, un nouvel engin rend l'âme : le X5 du *Leutnant* Kubleka qui, suite à des problèmes mécaniques, a dû être sabordé non loin de Hagen. Les combats qui opposent les *Ja-Ti* aux chars de la *8th Armored Division* se soldent par la destruction de deux autres *Jagdpanzer*. Fort heureusement pour Ernst, il peut compter sur le renfort de la *2. Kompanie* d'Otto Carius qui s'installe elle aussi en défensive dans le secteur.

LA *KOMPANIE* « CARIUS »

Les Jagdtiger d'Otto Carius sont désignés avec la lettre « Y ». L'instruction de la compagnie a été écourtée par sa mise en alerte le 8 mars 1945 : les engins ont été acheminés par voie ferrée dans le secteur de Siegburg, à un peu plus de 200 km au sud-ouest de Paderborn, afin d'y être déployés dans l'urgence. Sa mission est de stopper – comme était celle de la *1. Kompanie* – le déferlement des troupes américaines qui ont franchi le pont de Remagen. Le déplacement nécessite trois trains. Malheureusement, l'un d'entre eux débute le débarquement des *Ja-Ti* en gare de Duisburg. Averti de cette erreur, qui peut avoir des conséquences catastrophiques, Carius, qui se déplace par la route en *Kübelwagen*, envoie sans délai une estafette sur place. Le motocycliste arrive à temps. Le train atteint la nuit suivante la gare de Siegburg.

[5] Monument en forme d'immense statue destiné à honorer la mémoire du chancelier impérial Otto von Bismarck. Approximativement 240 de ces tours ont été construites aux quatre coins de l'Empire allemand.

Malheureusement pour les Allemands, il est impossible de décharger les Jagdtiger prévus en gare de Gummersbach en cette matinée du 10 mars 1945, car elle est prise sous le feu des Américains qui ont percé à l'ouest de Weidenau. Le train est alors camouflé dans un tunnel aux abords de la gare pour éviter d'offrir une cible de premier choix aux chasseurs-bombardiers. Seuls les véhicules à roues mènent des actions de reconnaissance, en direction de Siegburg. Le lendemain, le débarquement est toujours impossible tant la puissance de feu américaine est importante. La *2. Kompanie* n'est pas donc intervenue en vue de stopper les Américains dans le secteur de Remagen.

Le train, parvenu malgré tout à Siegburg, débarque ses quatre Jagdtiger. Cette fois-ci, dans la bonne gare, mais toujours sous le feu nourri de l'ennemi. Carius décide alors de regrouper les éléments débarqués à Gummersbach et Siegburg, plus à l'est, à la hauteur de Siegen, en prenant comme ligne de coup d'arrêt l'autoroute A45, où la compagnie a trouvé des positions de tir favorables. Parallèlement, il lance des reconnaissances en direction du nord, vers sa future zone de déploiement, qui n'est autre que la ville d'Unna, à 75 km de sa position actuelle, et où il ne tardera pas à être rejoint par la *Kampfgruppe* « Ernst ». Après avoir freiné la marche ennemie aux abords de Siegen depuis les hauteurs de la ville, la compagnie décroche et se dirige vers le nord.

Arrivée sur zone, l'unité reçoit l'ordre de prendre d'assaut avec ses quatre Jagdtiger une petite colline, à une centaine de mètres au sud du dispositif allemand, pour priver l'adversaire de possibilités de vue et de tir intéressantes à partir de ce point haut. Les quatre mastodontes la gravissent sans encombre et mettent en fuite l'ennemi. Lors de cette attaque, Carius détruira même un char américain qui s'était réfugié derrière une maison, la munition de *12,8cm* ayant tout simplement traversé le

▼ Lourdement camouflé, le Jagdtiger X1 – identifiable à sa *Sternantenne* – d'Albert Ernst s'apprête à quitter la Schillerplatz d'Iserlohn. Le pilote vient de passer sa vitesse, ce qui explique le nuage de gaz sortant de l'échappement. À gauche, on aperçoit la chenille du X2, et à droite un Steyr 1500A. US Nara

bâtiment de part en part avant de toucher le char ennemi ! Les succès tactiques n'entravent cependant pas les désastres opérationnels et stratégiques ; c'est ainsi que le mouvement enveloppant américain se confirme. Les affrontements sont âpres pour desserrer l'étau qui se dessine autour du bassin de la Ruhr. La hauteur stratégique, où sont postés les Jagdtiger, est violemment pilonnée et bombardée par l'artillerie et l'aviation américaines. Aux environs de minuit, à la faveur de l'obscurité, les équipages décrochent en colonne en direction de l'est. Soudain, l'un des quatre engins tombe dans un trou de bombe ; il faut l'abandonner. La colonne prend ensuite la direction du nord pour rejoindre la ville d'Unna.

Carius espère rapidement se désengager de ce secteur très compartimenté, formé par la vallée de la Sieg, où l'allonge des canons de ses *Ja-Ti* ne peut être exploitée. Ses souhaits se réalisent lorsque la compagnie s'installe en défensive dans le secteur de Werl, face au nord-est d'Unna, zone beaucoup plus propice à l'engagement à longue distance. Mais à peine arrivés à Werl, les trois Jagdtiger sont envoyés le 9 avril à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest d'Unna, à Ergste, afin de tenter, une nouvelle fois, de stopper les unités blindées américaines arrivant cette fois-ci de l'ouest. La valse continue…

STOPPER LES AMÉRICAINS !

Dans le même temps, Ernst et sa *Kampfgruppe* demeurent installés en coup d'arrêt face au sud-est, dans le secteur de Hemer, à 2 km à l'est de la ville d'Iserlohn, où, quelques jours plus tard, il capitulera avec ses trois derniers engins et ses véhicules légers. Unna tombe aux mains des Américains le 9 avril en fin de journée, menaçant *de facto* le flanc Nord du dispositif allemand. La *Kampfgruppe* « Ernst » a pour ordre de reprendre la ville en empruntant la route nationale n° 233 ; pour ce faire, les tankistes reçoivent l'appui de bataillons de *Grenadiere* éreintés par les derniers combats. Les Jagdtiger doivent franchir la Ruhr à l'ouest de Fröndenberg, au lieu-dit de Langschede.

À peine arrivées sur le point culminant du secteur, à proximité d'une *Bismarkturm* 5, les reconnaissances de la *Kampfgruppe* rendent compte du spectacle qui s'offre à elles : un flux continu de colonnes blindées américaines en provenance du nord ! Ernst arrive au sommet pour observer le mouvement adverse. Avec ses jumelles, il aperçoit une colonne à une vingtaine de kilomètres qui oblique en direction de l'ouest, prenant la direction de Dortmund par la route nationale n° 1. Une seconde colonne fonce droit sur sa position en empruntant la route n° 233 en direction d'Iserlohn. Il ordonne aux quatre Jagdtiger, aux trois *Panzer IV* et aux quatre *StuGe III* lui restant de prendre position sur la crête, près de la *Bismarkturm*, afin de stopper la colonne ennemie. Les blindés américains sont désormais à portée de tir. L'officier ordonne alors le déclenchement des feux. Simultanément, les onze blindés tirent sur la colonne, détruisant instantanément les deux Sherman de tête. Le reste des chars et véhicules légers s'éparpillent et tentent de se mettre à couvert ; en vain. Les onze *Panzer* détruisent en un temps record onze Sherman et une cinquantaine de véhicules divers ! Les Américains sont stoppés ; leur manœuvre d'encerclement vient d'échouer.

Mais l'euphorie est de courte durée, car la *Bismarkturm* est un point de repère idéal pour les *Jabos*, et la ronde infernale des P-47 débute. Les quatre pièces de *3,7cm Flak* n'y peuvent rien et sont même réduites au silence par un *strafing* précis et mortel. Deux *Ja-Ti* sont détruits à la roquette, dont celui du *Leutnant* Kubelka qui venait d'anéantir quatre Sherman : un projectile est entré dans le compartiment de combat par l'une des trappes, ne laissant aucune chance aux six membres d'équipage. La position est intenable. Ernst se replie. L'ennemi, lui, devient plus prudent. Trop même, puisqu'il n'exploite pas la situation et préfère marquer un temps d'arrêt après les pertes enregistrées. Grâce à ce délai, les survivants de la *Kampfgruppe* peuvent décrocher et battre en retraite.

Le 12 avril 1945, les hommes d'Ernst se déploient près de l'aérodrome de Deilinghofen, à 5 km à l'est d'Iserlohn. Leur mission est de tenir les lieux durant 24 heures. Il ne faut cependant que deux petites heures pour qu'un premier contact soit établi avec les avant-gardes américaines. Quelques Jeep et Sherman font leur apparition dans les faubourgs de Hemer. Bien embusqué, le Jagdtiger de l'*Oberleutnant* Rondorf détruit deux M4 imprudents.

FIN DE PARTIE POUR ERNST ET CARIUS

Le lendemain, 13 avril, tout est calme, même si Menden, petite ville établie à 8 km au nord-est de Hemer, où Ernst a installé son poste de commandement, est tombée aux mains de l'ennemi. Hemer abritant de nombreux hôpitaux militaires, l'officier allemand a décidé d'abandonner la partie afin d'éviter des morts inutiles engendrées par une résistance acharnée. L'*Hauptmann* prend contact avec les forces américaines et signe sa reddition. Il se constitue prisonnier auprès du commandant en second du *394th Infantry Regiment*, auquel il livre la bourgade de Hemer.

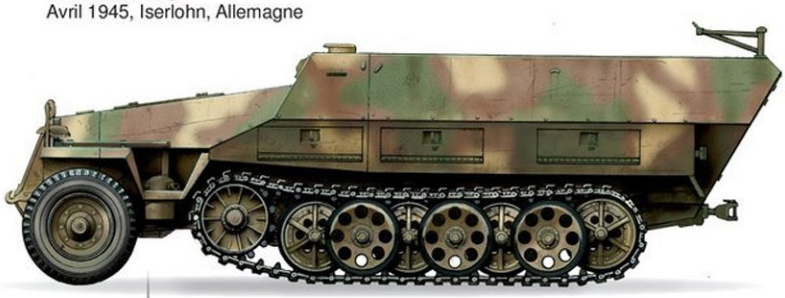
Les choses ne s'arrêtent pas là pour autant. En effet, durant la journée du 15 avril, des escarmouches se succèdent : isolé et n'ayant plus de contact avec son chef, ignorant donc la reddition de son unité, l'*Oberleutnant* Rondorf continue à chasser les chars ennemis. Avec son X2, il réduit en miettes trois autres M4 Sherman à Iserlohn même. Il n'empêche que l'inéluctable se produit : la ville tombe, et la poche de la Ruhr est désormais bouclée.

▲ La reddition est effective : le X2 de Rondorf, avec ses cinq anneaux de victoires peints sur le tube, quitte la Schillerplatz d'Iserlohn, sous le regard de la population locale, le 16 avril.
Au second plan, le *Ja-Ti* de l'*Oberleutnant* Tarlach supposé être le X8.
US Nara

▼ Sur la Schillerplatz, cinq *Sd.Kfz 251* sont présents. Celui du centre est un *251/18 Beobachtungspanzerwagen*, version d'observation sur caisse d'*Ausf. D*. Il appartient à la section de commandement de la *Kampfgruppe*, comme l'atteste le marquage peint sur son glacis.
US Nara

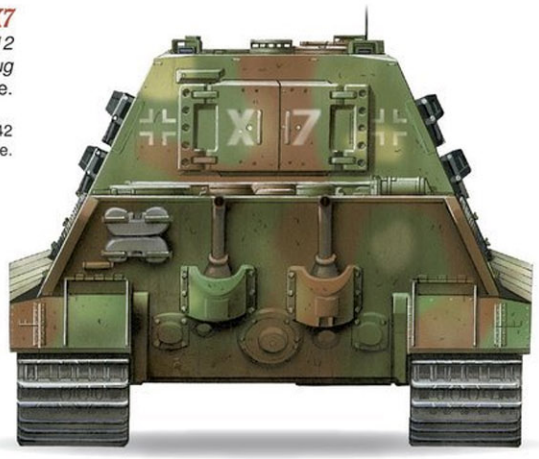
Volkswagen Typ 166 - Schwimmwagen
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
1. Kompanie
Avril 1945, Obernephten, Allemagne

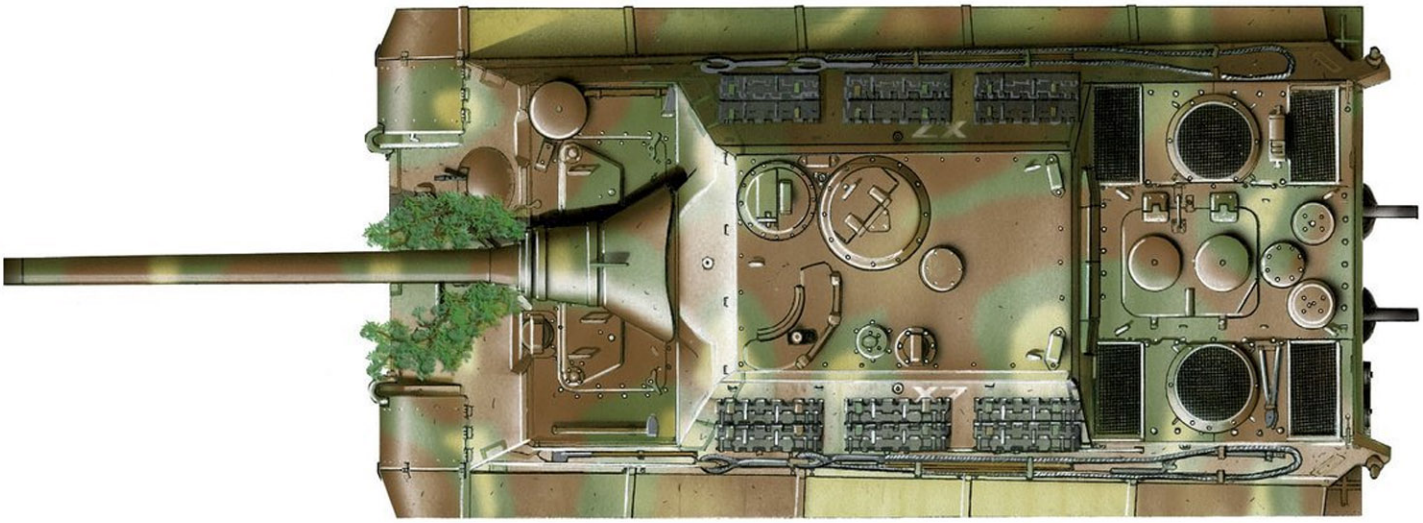
Sd.Kfz. 251 Ausf. D
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
Stabs-Abteilung
Avril 1945, Iserlohn, Allemagne



Jagdtiger X7
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
1. Kompanie, 2. Zug
Avril 1945, Obernephten, Allemagne.

L'engin est ici représenté sans sa MG-42 antiaérienne installée sur sa plage arrière.





© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2013

Le 16 avril 1945, le général Fritz Bayerlein, qui commande désormais le *LIII. Panzer-Korps*, dont la « 512 » dépend, se rend à son tour avec son état-major aux environs de Menden à la *7th Armor Division*. La célèbre *Panzer-Lehr-Division* en fait de même.

C'est aussi le 16 avril, sur la *Schillerplatz* d'Iserlohn, que la guerre se termine officiellement pour la *Kampfgruppe* « Ernst ». Sont présents lors de la reddition le X1 de l'*Hauptmann* Ernst, le X2 de l'*Oberleutnant* Rondorf, qui a rejoint son unité *in extremis*, et – vraisemblablement – le X8 de l'*Oberleutnant* Tarlach. De plus, plusieurs *Sdk.fz 251* et *250*, un Bergepanther et divers véhicules légers, dont un M3A1 américain de prise, sont aussi remis aux vainqueurs. Cette cérémonie « officielle » et couverte par les correspondants de guerre alliés est organisée par le *Lieutenant-Colonel* Kriz, commandant le *394th Infantry Regiment* de la *99th Division*. Iserlohn sera la seule ville de la poche de la Ruhr où les honneurs militaires seront rendus aux vaincus.

Les éléments commandés par Carius, eux, se rendront à l'ennemi dans le secteur d'Ergste entre le 14 et le 15 avril 1945.

LA *KOMPANIE* « SCHRADER »

La *3. Kompanie* de la « 512 » est formée, le 5 mars 1945, avec les personnels restants des deux premières compagnies. Elle combattra de manière totalement isolée du reste du bataillon. Commandée par l'*Oberleutnant* Schrader, elle est organisée en trois sections de combat, dont seules les deux premières sont équipées de Jagdtiger ; au total, elle n'alignera donc que sept chasseurs de chars lourds, codés avec la lettre « Z », tous directement perçus à l'usine de Sankt Valentin.

Toutefois, dans un premier temps, lorsqu'elle est déployée au front, l'unité ne peut compter que sur cinq *Ja-Ti* opérationnels, les deux derniers devant rallier après avoir subi des réparations. Directement placées sous le commandement de l'*Oberbefehlshaber West* [6], les machines sont immédiatement engagées au combat afin d'aveugler les brèches du front allemand. Elles doivent notamment participer à l'opération visant à repousser la tentative d'encerclement de la *3rd Armored Division*, amorcée le 28 mars, dans la région de la Ruhr. La contre-attaque se solde néanmoins par un échec.

Le 4 avril 1945, les deux Jagdtiger remis en état sont embarqués sur voie ferrée pour rejoindre le secteur de Verliehausen, petit village à une trentaine de kilomètres au nord-ouest de Göttingen. Le détachement est aux ordres du *Feldwebel* Arnold ; l'homme doit rallier son unité et se mettre aux ordres de l'*Oberleutnant* Schrader.

Le lendemain, aux environs de midi, les premières troupes allemandes se repliant devant les Américains traversent le bourg. Parmi celles-ci se trouvent des Tiger II de la *schwere Panzer-Abteilung 507*, dont les équipages sont chaleureusement accueillis par les douze hommes de la « 512 ». Apparaît bientôt, en fin de colonne, un Jagdtiger esseulé ; c'est celui de l'*Oberleutnant* Schrader qui redescend du front. L'officier a perdu le contact avec ses subordonnés à l'ouest de la rivière Weser.

Schrader repart immédiatement vers le front à bord d'un véhicule léger pour y mener une reconnaissance d'itinéraire : il veut contre-attaquer avec les chars de la « 507 » et les trois *Ja-Ti* dont il dispose désormais. Tombé dans une embuscade américaine, mitraillé à bout portant, il ne reviendra jamais.

Le 9 avril 1945, les Allemands regroupent leurs forces en vue de briser l'encerclement de la *3rd Armored Division*. C'est la *Panzer-Brigade* « Westfalen » qui reçoit la mission de stopper les éléments de reconnaissance américains en provenance du sud. Cette unité est appuyée par les « lourds » de la « 507 » postés dans le village de Parensen, situé à 8 km au nord de Göttingen.

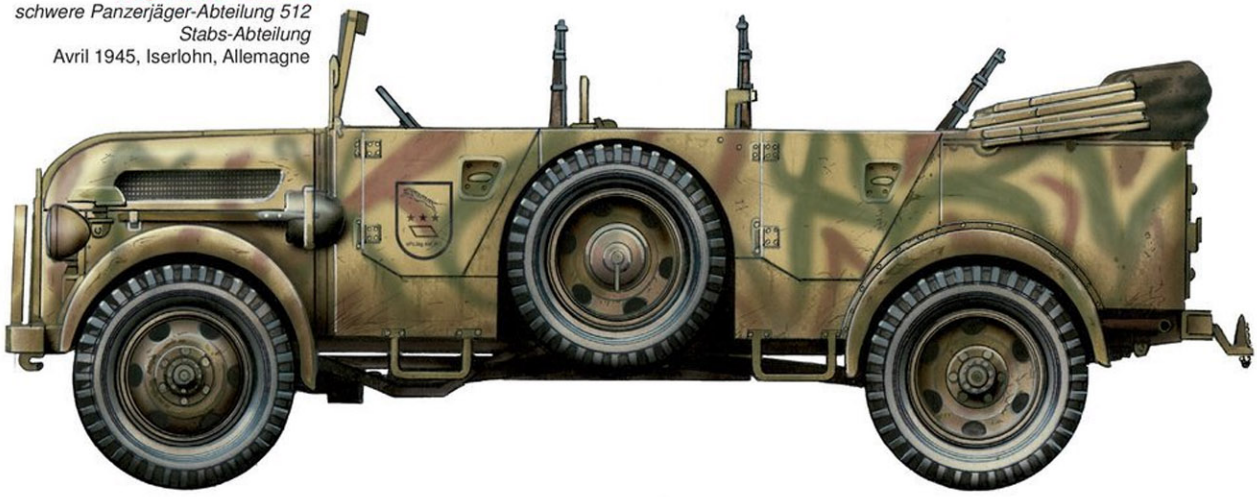
[6] Haut commandement allemand pour le front de l'Ouest.

▶ Parmi les véhicules d'allégement de la *Kampfgruppe* « Ernst » se trouve un scout-car M3A1 de prise. US Nara

◢ Cliché de l'unique Bergepanther de dépannage appartenant à la *Werkstatt-Kompanie* présent à Iserlohn ce 16 avril. Il s'agit d'un modèle G. Derrière l'engin, on reconnaît un Steyr 1500. US Nara

▼ Cliché pris lors de la cérémonie de reddition de la *Kampfgruppe* « Ernst » auprès du commandant du *394th Infantry Regiment* de la *99th Division* américaine. Seuls trois Jagdtiger sont présents à Iserlohn. Au premier plan, le Jagdtiger de Tarlach, supposé être le X8, ensuite le X2 de Rondorf et le X1 du *Hauptmann* Ernst. US Nara

Steyr 1500 - Kfz. 70
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
Stabs-Abteilung
Avril 1945, Iserlohn, Allemagne



Le bataillon n'aligne pas moins de huit Tiger II. Il se voit renforcé par les trois Jagdtiger de la « 512 ». La première attaque ennemie est repoussée. En revanche, lors de la seconde, six Tiger II et un *Ja-Ti* sont détruits par des obus au phosphore, obligeant le reste des *Panzer* à se replier en direction de Nörten-Hardenberg, à l'est de l'autoroute A45. Les deux *Ja-Ti* rescapés reçoivent alors pour mission d'interdire, face à l'ouest, le franchissement par l'ennemi des ponts sur la Leine, cours d'eau coulant à l'ouest de Nörten-Hardenberg.

LES SURVIVANTS

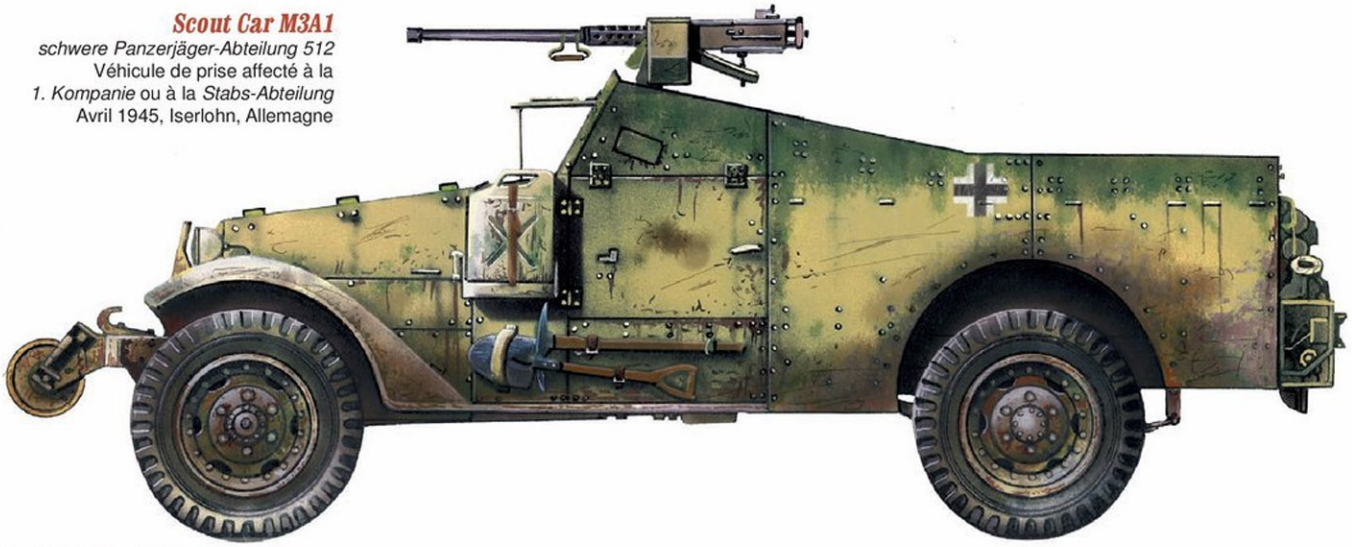
Dans l'après-midi du 9, les engins sont postés et camouflés près de la raffinerie de sucre de Nörten-Hardenberg, où ils attendent les premiers blindés ennemis qui ne tardent pas à surgir au loin. Depuis leur position, les *Ja-Ti* engagent l'adversaire à 2 000 mètres, et l'attaque américaine menée par l'avant-garde du *Combat Command A* de la *3rd Armored Division* est brisée net. Les *GIs* réagissent, et, vers 16h00, les lisières Ouest de Nörten-Hardenberg sont noyées sous un déluge d'artillerie obligeant les deux chasseurs de chars à changer de position, en étant guidés par la population locale. Une seconde attaque est enrayée, mais l'un des Jagdtiger est légèrement endommagé par un obus d'artillerie au niveau du train de roulement.
Au matin du 10 avril, Nörten-Hardenberg tombe aux mains des *GIs*. Les deux Jagdtiger se replient vers le nord-est en direction des lisières Sud d'Osterode, bourgade adossée aux contreforts du massif boisé du Harz. Dès son arrivée, l'un des chefs d'engin part à pied avec son tireur à la recherche d'une position favorable pour poster son engin. En chemin, ils rencontrent huit grenadiers de la *Waffen-SS* sortant de leur trou de combat. Ils sont chargés de la sûreté rapprochée du Jagdtiger. C'est aux environs du petit village de Beierfelde, au sud d'Osterode et non loin du point coté 312, dans la lisière boisée, que le sous-officier poste son engin face au sud sud-ouest. Cette position lui permet de détecter et d'engager à longue distance tout blindé ennemi se déplaçant dans le découvert devant lui jusqu'au village de Wulften. Le second *Jagdpanzer* s'embusque à environ trois kilomètres du premier, d'où il a un excellent visuel sur les sorties Nord-Ouest du village de Herzberg, à une dizaine de kilomètres au sud-est d'Osterode. De là, le Jagdtiger prend en enfilade une bonne partie de cet axe important, prévenant toute incursion ennemie en provenance du sud-est. Sa sûreté rapprochée est assurée par des *Hitlerjugend* originaires d'un village proche et qui rentreront chez eux au crépuscule…
Il est précisément 22h00 lorsque l'équipage distingue dans la pénombre des bruits de moteurs et de chenilles de chars se dirigeant dans sa direction. Tapi en lisière militaire, le Jagdtiger rejoint immédiatement sa position de tir. Face à lui, dans le découvert, deux compagnies de la *Task Force* Kane [7] progressent à la faveur de la nuit sur deux axes.

[7] Groupement tactique issu du *Combat Command A* de la *3rd Armored Division*.

◤ « Malheur aux vaincus » ! Cet *Obergefreiter* a reçu pour mission d'aligner devant le Jagdtiger X1 l'armement léger de la *Kampfgruppe* « Ernst », notamment des mitrailleuses et des *Panzerfäuste*.
US Nara

◀ Le pilote du Jagdtiger de l'*Oberleutnant* Tarlach vient de passer le rapport supérieur, occasionnant un épais nuage de gaz d'échappement.
Notez le cric posé en travers, entre les pots d'échappement et l'arrière de la caisse ; on remarquera aussi un *Tank Destroyer* M10 américain, au second plan, posté sous les arbres.
US Nara

Scout Car M3A1
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
Véhicule de prise affecté à la
1. Kompanie ou à la *Stabs-Abteilung*
Avril 1945, Iserlohn, Allemagne



© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2013

▲ Vue frontale du X7. Le blindage avant de la superstructure atteint l'épaisseur record de 250 mm incliné à 15° ! L'épaisseur du glacis supérieur avant est de 150 mm incliné à 50°, alors que le glacis inférieur n'est blindé « qu'à » 100 mm, pour une inclinaison équivalente. Bovington Tank Museum

L'une emprunte la direction du village de Dorste, l'autre prend un itinéraire plus au sud, dessinant un mouvement enveloppant afin d'aborder Osterode *via* Beierfelde. Une fusée éclairante est tirée par les Allemands, et c'est avec effarement que le *Feldwebel* Arnold s'aperçoit que le premier Sherman est devant lui, à moins de 50 mètres ! Agissant dans l'urgence, le tireur du *Ja-Ti* vise instinctivement le sommet de la tourelle ennemie, qui est littéralement arrachée de la caisse du Sherman pour être projetée à plusieurs mètres de distance. Arnold tire à nouveau une fusée éclairante, et un second M4 est instantanément mis en feu. Par la suite, un troisième Sherman sera la proie des flammes, tandis qu'un quatrième sera neutralisé à bout portant par un grenadier *SS* armé d'un *Panzerfaust*.

Mais juste avant que les chars ennemis ne disparaissent dans l'obscurité en direction du sud, le Jagdtiger est touché : un obus américain a heurté de plein fouet le masque de tourelle, endommageant le tube de *12,8cm*. Ce dernier est bloqué en arrière par des éclats de métal, et la culasse ouverte empêche son retour en batterie. Le *Feldwebel* Arnold doit se rendre à l'évidence : son *Ja-Ti* ne peut plus tirer. Il rend immédiatement compte de cette avarie au *Feldwebel* Becker posté de l'autre côté de la forêt. Il quitte sa position et rejoint le village de Beierfelde pour tenter de réparer, mais la tâche va être compliquée sans outillage spécifique. Le 11 avril, Arnold fait mouvement vers Osterode avec son Jagdtiger endommagé, où il espère trouver l'aide des « tourellistes » de l'atelier de campagne de la « 507 » afin de retourner dans les plus brefs délais au combat. Becker, lui, quitte sa position initiale à l'est pour prendre à son compte la mission du Jagdtiger d'Arnold dans le secteur de Beierfelde, où il rejoint les huit grenadiers *SS*.

▶ Le *Ja-Ti* codé X7, numéro de châssis 305058, a été produit en janvier 1945 avec un train de roulement Henschel. Il a été abandonné en avril 1945 par son équipage, dans le village d'Obernephten lors de son déplacement en direction de la gare d'Altena. Bovington Tank Museum

Dans le village de Schwiegershausen, qui leur sert de base de départ, les Sherman sont eux aussi renforcés par des fantassins appartenant à la *1st Infantry Division*, la célèbre « Big Red One ». Il faut dire que les *Tankers* se méfient : les pertes lors de la nuit précédente ont été sévères, et les Sherman doivent eux aussi être protégés par l'infanterie lors des combats rapprochés. Aux environs de 9h00, le Jagdtiger de Becker et les huit grenadiers sont prêts à affronter les chars et fantassins américains. Becker poste son engin à 400 mètres à l'est de Beierfelde, dans une lisière de bois face à l'ouest, non loin d'un étang. Son compartiment de terrain est relativement restreint, avec ses 1 500 mètres de profondeur. Il a pour limite gauche la route départementale reliant Lindau à Osterode, et comme limite droite le hameau de Uhrde. Le point particulier de son secteur est celui coté 312, entouré de bois, où était posté la veille le *Ja-Ti* d'Arnold.

Vers 13h00, les Américains se mettent en route, quittent Schwiegershausen et tentent de contourner la position supposée du Jagdtiger du *Feldwebel* Becker par le sud : le point coté 312. Les Sherman n'hésitent alors pas à emprunter un dangereux découvert, à flanc de colline, et un étroit sentier dans un bois afin de trouver des positions favorables à 100 mètres environ de Beierfelde. À 700 mètres, ils repèrent le Jagdtiger à leur 2h00 et ouvrent le feu sur lui. Deux obus touchent le flanc gauche du mastodonte, qui prend feu aussitôt. L'équipage, dont deux membres sont gravement brûlés, s'extirpe de la carcasse en flammes et s'enfuit en direction d'Osterode. À 14h15, un compte-rendu tombe sur les réseaux radio

▲ Vue arrière du X7. Notez la MG-42 montée sur un affût *Fliegerdrehstütze 36*. L'arrière de la caisse est semblable à celui du Tiger II. On remarque au centre, sous les pots d'échappement, la trappe centrale permettant de connecter le démarreur auxiliaire à essence. De part et d'autre se trouvent les trappes d'accès aux tendeurs de chenilles, et dans l'ombre du pot d'échappement droit se trouve l'orifice pour démarrer le moteur à la manivelle. Le câble de remorquage est en place, accroché à la manille gauche, preuve que l'engin est tombé en panne et que les Allemands ont cherché à le remorquer. Bovington Tank Museum

américains, annonçant que le *Combat Command A* a détruit un blindé ennemi non loin de l'étang accolé à la route reliant Schwiegershausen à Osterode…

De son côté, Arnold a réussi à faire réparer sa machine par les mécaniciens de la « 507 ». Il est immédiatement placé sous les ordres d'un officier *SS*, l'*Obersturmbannführer* Friedrich Holzer, qui a aussi sous son commandement les Tiger II restants du bataillon. Ancien « patron » du *SS-Panzer-Regiment 2* de la « Das Reich », Holzer est un tankiste expérimenté. Il distribue bientôt ses consignes : Arnold doit faire mouvement vers le secteur de Clausthal-Zellerfeld afin d'interdire aux Américains la route nationale n° 242, axe vital orienté est-ouest reliant Clausthal-Zellerfeld à Braunlage. Malheureusement pour les Allemands, et malgré son savoir-faire, Friedrich Holzer ne dispose que d'informations parcellaires et déjà relativement anciennes…

Dès son arrivée dans les faubourgs de Clausthal-Zellerfeld, le Jagdtiger se heurte aux éléments de pointe américains ; le *Feldwebel* Arnold comprend aussitôt que sa mission est compromise avant même d'avoir débuté. Il tire, mettant en fuite les reconnaissances ennemies. Peu de temps après, ne prenant aucun risque, l'artillerie américaine ouvre le feu sur la position repérée du Jagdtiger et le touche immédiatement à la chenille gauche. Arnold tente de mettre son engin à couvert malgré sa chenille endommagée. Mais cette dernière, fragilisée, cède, faisant glisser les 70 tonnes du Jagdtiger dans un dévers. La réparation est impossible ; l'engin doit être abandonné.

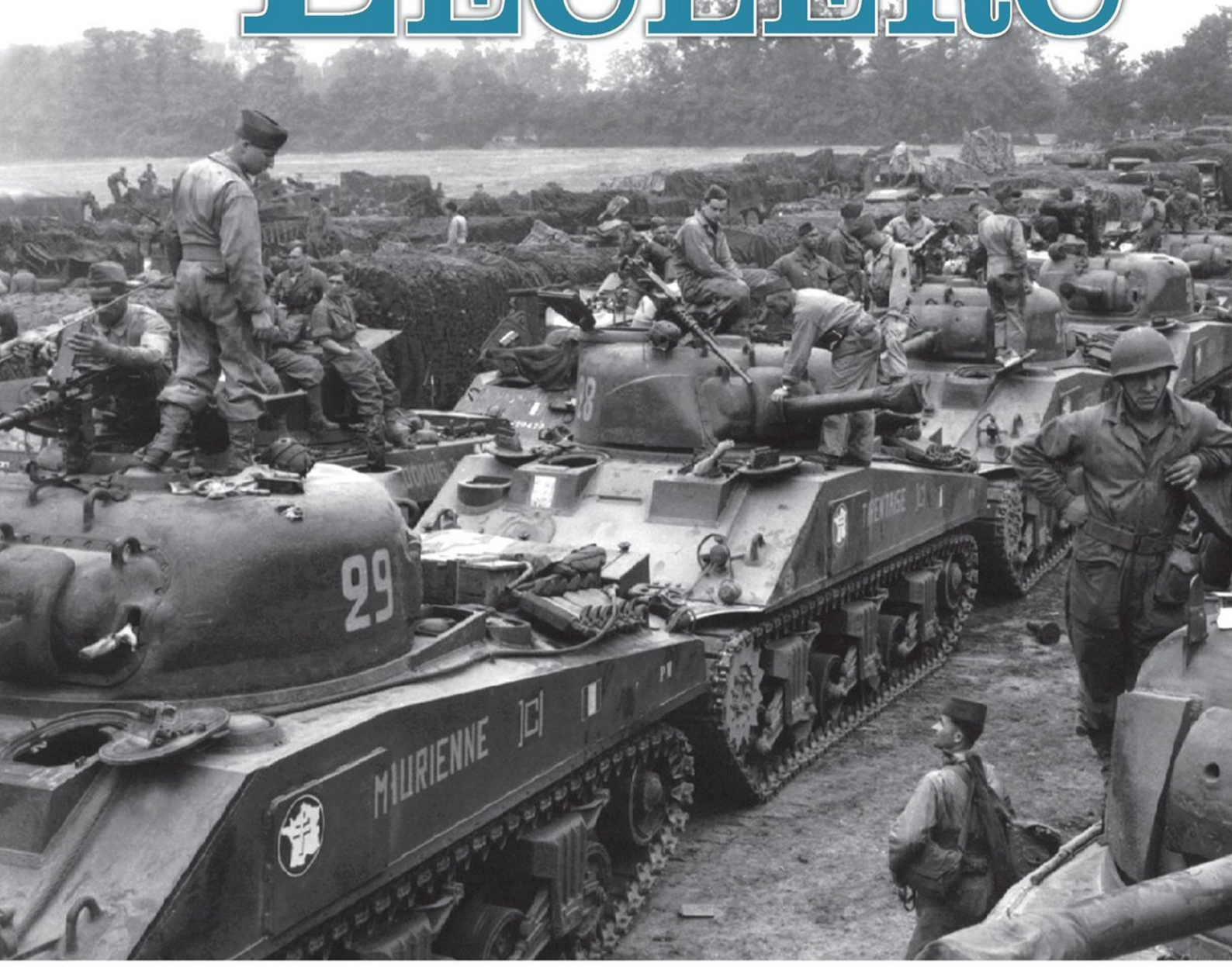
Arnold et son équipage fuient vers le sud-ouest à la faveur de la nuit. Le lendemain, l'équipage prend, toujours à pied, la direction d'Osterode, en empruntant la route par laquelle ils ont rejoint Clausthal-Zellerfeld la veille. Au crépuscule, ils sont non loin de Beierfelde et de la carcasse du Jagdtiger du *Feldwebel* Becker. Le 14 avril, ils arrivent péniblement à Verliehausen, village qu'ils ont traversé dix jours auparavant avec leur engin. Épuisés, c'est là qu'ils se rendent aux troupes américaines.

ÉPILOGUE

Comme nombre de ces unités allemandes formées dans les derniers mois du conflit, la « 512 » aura vécu sans avoir vaincu. Le bataillon aura livré un combat vain sur le sol national, sans que la formidable puissance de feu du Jagdtiger ne fasse pencher la balance du côté des forces allemandes.

Impressionnés par les caractéristiques du *Ja-Ti*, au lendemain du conflit, les Alliés sombreront eux aussi, pour un temps seulement, dans le gigantisme en matière de conception de blindés. Toutefois, ils ne tarderont pas à s'apercevoir que les Conqueror britanniques, M103 américains ou même les T10 soviétiques n'apportent qu'une bien faible plus-value à la manœuvre, qui est l'essence même de l'art de la guerre, et que le triptyque vitesse, protection et puissance de feu doit absolument être respecté, comme il l'a été pour le Panther et le T-34/85. ■

LA « PATTE » DE LECLERC



LA 2e DB PREND BACCARAT

Paris, Strasbourg, Berchtesgaden, ces trois noms pourraient à eux seuls résumer l'épopée de la 2e division blindée (DB) d'août 1944 à mai 1945. La libération de la capitale, que certains de ses soldats ont quittée depuis quatre ans, le serment de Koufra et la prise du « nid d'aigle », haut lieu du national-socialisme, sont les symboles conquérants de cette unité qui a su porter haut les couleurs de la France.

Par le **colonel Pesqueur**

▲ La 2e DB en route vers la Seine après la bataille de Normandie. À la suite de la libération de Paris, le coup de main le plus retentissant de la division Leclerc, en attendant Strasbourg, sera celui de Baccarat en octobre 1944.
US Nara

Mais d'autres victoires, peut-être moins connues, sont tout autant indissociables de cette division. Ainsi, la prise de Baccarat met en évidence ce qu'est la 2e DB : une unité parfaitement rodée, menée par un chef charismatique maîtrisant à la perfection l'emploi d'une force mécanisée et laissant l'initiative à ses subordonnés qui le suivent aveuglément.

LES DIVISIONS BLINDÉES DE LA LIBÉRATION

Les accords d'Anfa de janvier 1943 prévoient la création de trois divisions blindées françaises. Les Américains fournissent le matériel et les équipements, mais entendent rester maîtres de l'organisation, de l'entraînement et de la doctrine d'emploi de ces divisions. Toutes trois (1re, 2e et 5e DB) sont donc mises sur pied selon le modèle américain. La 2e DB du général Philippe Leclerc de Hauteclocque est, comme ses deux homologues, calquée sur l'organisation de la *US Armored Division* (division blindée américaine) à trois régiments/bataillons de chars. Le *Field Manual 17* précise que la 2e DB doit être entraînée et employée pour des opérations offensives. Elle peut être utilisée indépendamment ou en coopération avec d'autres divisions blindées ou d'infanterie. À l'origine, la formation est organiquement composée d'un état-major, de deux régiments de chars, d'une unité de reconnaissance, de trois bataillons d'infanterie, d'un bataillon de *Tank Destroyers*, de trois bataillons d'artillerie, d'un bataillon du génie et d'éléments de soutien.

D'après la doctrine, en vue du combat, les DB sont articulées en *Combat Commands* (CC), véritables pions de manœuvre et premiers échelons interarmes capables de mener l'action isolément au sein de la division. Ce sont les entraînements menés par les Américains à Fort Knox et leurs premiers engagements en Afrique du Nord qui ont montré la nécessité d'adapter cette structure organique. De fait, la DB est organisée en trois CC, qui, avec le temps, se révèlent davantage être des formations permanentes et interarmes que des structures de circonstance. Le CC engerbe des unités divisionnaires de toutes les Armes, et c'est donc en son sens que se fait la coopération interarmes. Sans être intangible, sa composition est fixée par des règlements d'emploi précis.

▶ Après le triomphe des armées alliées en Tunisie, l'Armée française est entièrement rééquipée à l'américaine, le Sherman devenant le cheval de bataille de nos tankistes. 1re, 2e et 5e DB sont ainsi calquées sur l'ordre de bataille des *US Armored Divisions*, la 2e DB se distinguant de ses deux consœurs par sa structure lourde.
ECPA-D

La colonne vertébrale en est le bataillon de chars, autour duquel gravitent un bataillon d'infanterie, un bataillon du génie, un bataillon d'artillerie et un escadron de reconnaissance. Le tout est dirigé par un état-major commandé par un chef désigné et qui ne change pas en fonction des circonstances, à la différence des *Kampfgruppen*. Enfin, le CC est articulé en sous-groupements organisés à l'identique à l'échelon inférieur. Le général Leclerc entend personnaliser le commandement de ses CC, rebaptisés en français groupements tactiques (GT), en ne leur donnant pas un numéro mais l'initiale de leur commandant. Ainsi, à la 2e DB parle-t-on du GTD, du GTL, du GTV et même, au cours de la campagne, du GTR, puisque Leclerc créera un quatrième GT à base du 1er régiment de marche de spahis marocains (RMSM). Le GTR héritera des missions de reconnaissance et de couverture, à l'instar de nos escadrons d'éclairage et d'investigation actuels (EEI).
Cette articulation équilibrée confère à la DB, unité puissante et rapide, la souplesse nécessaire à la manœuvre. Pouvant en outre recevoir des renforcements du niveau supérieur en fonction de la situation tactique et de la mission, elle est l'instrument de la rupture et de l'exploitation par excellence. Une différence existe cependant entre les DB françaises et américaines au niveau de l'emploi des *Tank Destroyers*. Dans les premières, ils sont répartis au sein des CC à raison d'un escadron chacun. Dans les secondes, ils sont gardés groupés dans la main du commandement qui peut ainsi les utiliser pour les actions de masse contre les chars ennemis.
Si la 1re et la 5e DB sont affectées à l'armée B (puis 1re armée française), la 2e DB, digne héritière de la colonne Leclerc, est désignée pour débarquer en Normandie. C'est là que va débuter sa destinée si particulière.

▲ Chars légers M5 Stuart réceptionnés par les Français en Afrique du Nord. À la 2e DB, les Stuart sont affectés au 1er Régiment de marche de spahis marocains, au 501e RCC et au 12e RCA.
ECPA-D

▼ Le général Philippe Leclerc est sûrement l'un des plus beaux exemples de commandants au plus près des troupes, que cela soit au beau milieu de l'action pour se rendre compte au mieux de la situation ou dans les moments de détente pour gonfler le moral et maintenir la confiance des hommes.
US Nara

LA 2e DB, UNE UNITÉ À PART

Créée le 24 août 1943, la 2e DB descend en droite ligne de l'unité commandée par le général Leclerc depuis 1940 et dénommée successivement colonne Leclerc, force L et 2e DFL. Si son ossature est constituée d'anciens des Forces françaises libres (FFL), ceux-ci ne sont pas assez nombreux pour fournir les 16 000 hommes nécessaires à la constitution d'une division blindée, d'où le recours à des éléments de l'armée d'Afrique. Dès sa composition, la 2e DB se distingue donc de ses consœurs par son hétérogénéité initiale, l'amalgame ne se faisant pas sans difficultés, heureusement aplanies grâce à la personnalité et au charisme du chef qui saura faire de cette disparité une force. Il faut dire que la division est habitée par un état d'esprit particulier directement lié à son énergique commandant. Il n'est pas question ici de faire un portrait détaillé de l'illustre personnage, mais seulement de souligner quelques traits de caractère et idées fortes permettant de bien comprendre les raisons de la réussite de la manœuvre de Baccarat. Colérique parfois, car toujours tendu vers un objectif, Philippe Leclerc est un chef qui sait se faire aimer pour son humanité, sa clairvoyance et sa volonté inflexible. Sur le plan tactique, il a de grands principes qu'il s'attache à mettre en pratique. La DB est l'arme de la décision. Elle doit être menée avec entrain par un chef qui se doit d'être toujours à l'avant, au plus près

des combats. La puissance de l'unité ne doit pas faire oublier la rapidité et la surprise. Ce qui compte, c'est l'objectif final. Pour lui, face à une résistance ennemie, il faut chercher à la contourner et ne pas s'entêter (le colonel Billotte se souviendra de la leçon après La Croix de Berny). Enfin, une large marge d'initiative doit être laissée aux commandants de GT. Ils ont leur objectif ; à eux d'y parvenir par l'itinéraire et avec les moyens qu'ils jugent les plus adéquats.
La 2e DB est une unité soudée autour de son commandant, que les premiers combats de Normandie finiront d'unir. C'est cet outil totalement à la main du chef que l'on retrouve fin octobre face à Baccarat.

LECLERC ARRIVE DEVANT BACCARAT

En octobre 1944, sur le front occidental, les Alliés ont atteint une ligne passant par l'estuaire du Rhin, longeant les frontières des Pays-Bas et du Luxembourg, puis la Moselle pour atteindre la frontière suisse dans la région de Belfort.
Le 20 octobre, le général Eisenhower, commandant suprême des forces alliées, décide de percer vers le Rhin en lançant ses trois groupes d'armées (*21st Army Group* aux ordres du maréchal Montgomery, *12nd Army Group* du général Bradley et *6th Army Group* du général Devers) à l'offensive. Le *6th Army Group* est composé de la 1re armée française du général de Lattre de Tassigny et de la 7e armée américaine du général Patch. C'est à cette dernière, et plus précisément au 15e corps d'armée américain du général Haislip, qu'est rattachée la 2e DB lors de son entrée en Meurthe-et-Moselle. Outre la 2e DB, le 15e corps d'armée comprend les 44e et 79e divisions d'infanterie (DI) américaines.

LA COMPOSITION DE LA 2e DB LE 1er AOÛT 1944

- état-major ;
- régiment de marche du Tchad (RMT) ;
- 1er régiment de marche de spahis marocains (1er RMSM) ;
- 501e régiment de chars de combat (501e RCC) ;
- 12e régiment de chasseurs d'Afrique (12e RCA) ;
- 12e régiment de cuirassiers (12e Cuir) ;
- régiment blindé de fusiliers marins (RBFM) ;
- 13e bataillon du génie (13e Génie) ;
- 1/3e régiment d'artillerie coloniale (1 : 3e RAC) ;
- 1/40e régiment d'artillerie nord-africaine (1/40e RANA) ;
- 11/64e régiment d'artillerie de division blindée (11/64e RADB) ;
- 22e groupe colonial de forces terrestres antiaériennes (22e FTA) ;
- 13e groupe d'exploitation d'intendance (13e GEI) ;
- 15e groupe d'escadron de réparation (GER XV) ;
- 13e bataillon médical (BM 13) ;
- 97/84e compagnie mixte de transmissions (CMT) ;
- 97e compagnie de quartier général (97e QG) ;
- 197e compagnie de transport (197e Cie) ;
- 297e compagnie de transport (297e Cie) ;
- quatre détachements de circulation routière (DCR) ;
- 497e compagnie de service (497e Cie) ;
- escadron de protection du général ;
- bataillon de renfort.

▼ Refouler le sol de France après quatre ans d'exil forcé, entrecoupés de belles pages de gloire en Afrique du Nord. La 2e DB, fer de lance de l'armée de la libération, débute sa campagne d'Europe et va marquer les esprits par son allant et sa combativité. Ici, un Sherman du 12e RCA débarque d'un LST.
US Nara

▲ Une automitrailleuse de reconnaissance M8 Greyhound française s'approche prudemment d'une barricade dressée à l'entrée de Paris en août 1944. La 2e DB s'apprête à entrer dans la légende.
US Nara

▼ Une M8 Greyhound du 1er escadron du RBFM de la 2e DB. Ce régiment a été formé à partir d'anciens marins du croiseur auxiliaire *Bougainville* et du sous-marin *Béveziers* coulés par les Britanniques lors de la bataille de Diego-Suarez en mai 1942 et dont les équipages ont choisi de rejoindre les FFL.
ECPA-D

Avant d'arriver devant Baccarat, la division Leclerc a traversé une partie de la France, écrivant un peu plus chaque jour les pages de son histoire. Débarquée le 1er août, elle a été engagée au feu six jours plus tard. Durant la première quinzaine du mois, elle s'est rodée lors des combats pour la fermeture de la poche de Falaise. Ces engagements ont laissé des traces et nécessité quelques aménagements tirés des enseignements de ce baptême du feu. Ils ont aussi montré les caractéristiques de la division et de son chef : vitesse, allant, débordement systématique des résistances, quitte à passer dans le secteur de l'unité voisine, et une certaine « décontraction » vis-à-vis des ordres reçus. Après avoir libéré Paris, la division a repris sa marche vers l'est et, après le combat victorieux de Dompaire, a obtenu la reconnaissance des Américains. La fin du mois de septembre et le mois d'octobre voient la 2e DB en position défensive face aux Vosges.

De leur côté, les Allemands, commandés par le général von Manteuffel, profitent de cet arrêt pour renforcer leur ligne de défense. Ils s'appuient sur le massif montagneux au moyen de deux positions défensives, la *Vor Vogesen Stellung* et la *Vogesen Stellung*. Baccarat ne fait pas partie de ces points d'appui, mais il s'agit d'un nœud routier barrant l'accès aux Vosges et à la route de Strasbourg : la ville est donc fortement tenue, notamment par des canons de 88 mm mis en batterie aux sorties Ouest de l'agglomération.

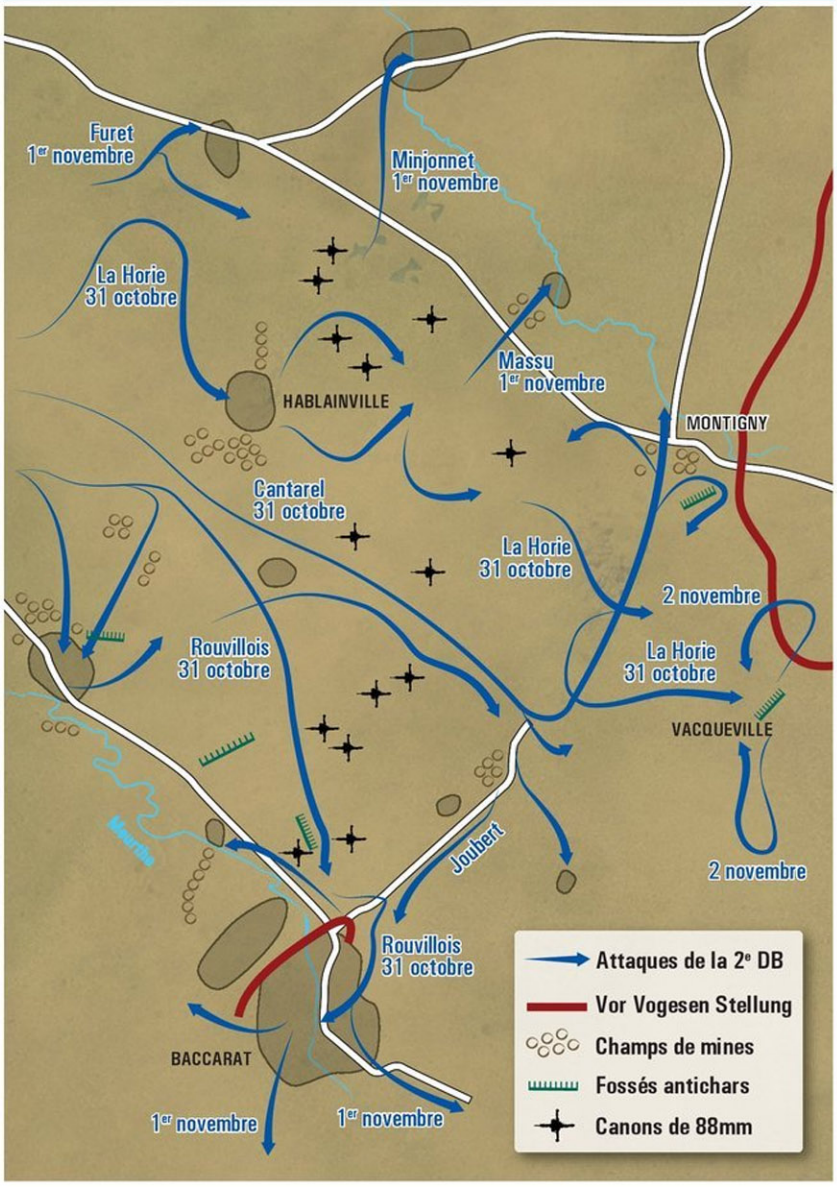
Souhaitant reprendre une activité offensive après un stationnement d'un mois, le général Leclerc, tout auréolé de sa victoire à Dompaire, propose au général Haislip de monter une action locale au niveau de la division visant à éliminer le saillant de Baccarat. Les Américains acceptent et prescrivent le déclenchement de l'opération dans l'après-midi du 29 octobre pour une réalisation des objectifs le 30.

Mais pour le commandant de la 2e DB, ce délai est trop court pour déboucher suffisamment tôt le 30 et coiffer tous les objectifs dans la journée. Il obtient donc le report de l'opération d'un jour afin de pouvoir mener son attaque sur une seule journée et empêcher ainsi l'ennemi de se ressaisir.

Fidèle à son habitude, Leclerc monte minutieusement sa manœuvre. Les jours d'immobilité ne sont pas seulement consacrés à la remise en condition de la division. Tout en la maintenant en haleine, notamment aux avant-postes 1, il profite de cette halte pour étudier le terrain et effectuer des reconnaissances. Il connaît ainsi remarquablement le secteur. Qui plus est, aidé par la Résistance, il détermine exactement le dispositif ennemi : les accès, les abords, les zones de contact. Au final, tout est parfaitement connu de lui.

En face, les Allemands – appartenant peut-être à la *21. Panzer-Division* [cf. Batailles & Blindés n° 2] – savent qu'ils vont avoir à affronter une division blindée qui devrait logiquement utiliser les routes pour sa manœuvre. Ils positionnent donc trois points forts à base de 88 mm au nord-ouest de Baccarat : deux sur les nationales sortant de Lunéville vers l'est, à Ogéviller et Azerailles, le troisième entre les deux premiers à Hablainville, carrefour de routes secondaires. Enfin, ils organisent fermement la défense sur la pénétrante principale venant du sud de la ville.

LA LIBÉRATION DE BACCARAT - OCTOBRE 1944



Forts de ces renseignements, en plus de ceux glanés auprès des prisonniers et déserteurs, les 2e et 3e bureaux de la 2e DB travaillent sans relâche et déterminent avec minutie les objectifs (en liaison avec l'artillerie de la division) ainsi que les cheminements permettant de contourner les défenses ennemies. De son côté, le 13e Génie fait, en toute discrétion, un travail remarquable dans la forêt de Mondon. Il livre ainsi aux sous-groupements des itinéraires permettant de traverser ce bois jugé impraticable. Car l'intention du général Leclerc est de déboucher là où l'ennemi ne l'attend pas et de déborder largement l'objectif tout en l'occupant par une attaque de diversion au sud de la Meurthe en direction de Baccarat.

L'ordre d'opération N° 150/3 du 29 octobre 1944 [2] attribue à la 2e DB l'objectif d'inquiéter et de menacer les éléments ennemis dans la région de Baccarat, Raon-l'Étape et Badonviller afin de faciliter la progression du 6e corps d'armée américain. Les positions conquises devront être tenues jusqu'à la relève par la 79e DI américaine. Le document détaille les missions de chaque GT et les itinéraires à emprunter afin d'éviter que les unités se ralentissent en se retrouvant sur les mêmes routes [3] : le GTV poussera au-delà de Verdurette et tiendra le triangle Reherry–Vacqueville–Freme-du-Pont ; le GTD doit quant à lui s'emparer du triangle Brouville–Gélacourt–Merviller dans le but de saisir les hauteurs situées au nord et au nord-est de Baccarat ; le GTL (moins le sous-groupement Massu) et le GTR sont chargés des patrouilles dans le *No man's land* et, en cas de repli de l'ennemi ou de résistance faible, de progresser en conservant le contact en direction de Baccarat ; enfin, le flanc Nord de l'attaque de la 2e DB sera masqué par le sous-groupement Massu qui doit prendre position sur les crêtes au nord-est d'Hablainville et susceptible, en fin de mission, de pousser jusqu'à la Verdurette, entre Ogéviller et Vaxainvile.

[2] Shat, *Guerre 1939-1945, Les Grandes unités françaises, historique succinct*, tome V, 2e partie, p. 1029 à 1037.

[3] En outre, les traversées des champs, déjà risquées du fait des pluies tombées les jours précédents, ne doivent pas entraîner des embouteillages néfastes à la vitesse et à la surprise. D'où ce réglage du mouvement des unités dans l'ordre d'opération.

▶ Un M5A1 Stuart embourbé est sur le point d'être sorti du pétrin par un *Tank Destroyer* M10 invisible sur ce cliché. Avant de lancer ses unités à l'attaque de Baccarat, Leclerc fait scrupuleusement reconnaître les itinéraires afin d'éviter que de telles mésaventures ne se généralisent sur le sol détrempé du mois d'octobre...
ECPA-D

[1] Toute la période, des patrouilles sont effectuées par les unités, et l'artillerie harcèle les positions ennemies. Le 21 octobre, le sous-groupement Rouvillois s'empare de la ferme du Haut de la garde, à l'ouest d'Hablainville.règlement de la Cavalerie, très moderne pour l'époque.

LECLERC ATTAQUE !

À 8h30, le 31 octobre, l'assaut est lancé sans préparation d'artillerie pour ménager l'effet de surprise, mais avec de gros appuis de feu. Au GTV, le sous-groupement de La Horie débouche vers Buriville. L'un de ses éléments s'empare d'Hablainville par erreur, puis il traverse Pettonville et atteint, *via* Reherrey, les carrières de Vacqueville, qui sont solidement tenues. Le sol détrempé a considérablement retardé la progression, mais la colonne a rempli ses objectifs. Le sous-groupement Cantarel enlève quant à lui Brouville à 10h30 et atteint Merville moins de quatre heures plus tard. Après avoir été relevé par le GTD, il s'empare de Montigny en fin de journée. De son côté, le sous-groupement Massu couvre, face au nord, la progression du GTV en occupant Buriville et Hablainville ; il relève ensuite le sous-groupement de La Horie à Pettonville et Vaxainville.

▲ L'adversaire à Baccarat pourrait - il faudrait le confirmer par des sources - être une vieille connaissance des anciens de la 2e DFL en Afrique du Nord : la *21. Panzer-Division*, reconstituée en France après la défaite en Tunisie. La division allemande, fortement amoindrie par les combats normands, a perdu de sa superbe et n'est plus que l'ombre d'elle-même. ECPA-D

▼ Notre M5A1 Stuart de la page précédente est enfin sorti de la boue par un TD du RBFM. ECPA-D

Dans le secteur du GTD, le sous-groupement Quilichini conquiert Azerailles par une manœuvre de flanc. La garnison allemande est faite presque entièrement prisonnière. La colonne passe ensuite à Gélacourt et relève le sous-groupement Cantarel à Merviller. Quilichini pousse alors sur Baccarat un détachement qui prend le pont central intact mais piégé. Le sous-groupement Rouvillois débouche de Ménil-Flin par la RN 59 après déminage ; il se dirige sur Gélacourt, puis se rabat sur Baccarat, où il pénètre en évitant les obstacles placés par les Allemands. Enfin, le GTL pousse des reconnaissances offensives en direction de Baccarat, au sud de la Meurthe, et atteint l'ouest de Badménil, alors que le GTR reconnaît Bazien et Nossoncourt : la première de ces bourgades est occupée, mais la seconde est évacuée ; de nombreuses mines restent sur le terrain. Des éclairages signalent que Menarmont et les lisières Ouest des grands bois de Glonville ont été abandonnées par l'ennemi [4].

La manœuvre de Leclerc a parfaitement réussi, et le 31 au soir, l'ennemi est pratiquement vaincu. Ne reste plus qu'à balayer les environs de la ville de toute présence allemande le lendemain.

Le 1er novembre donc, la 2e DB poursuit sa marche en avant. Au GTD, le sous-groupement Rouvillois franchit la Meurthe et attaque, dès 8 heures, les résistances adverses tenant la partie Sud de Baccarat. La ville est entièrement nettoyée deux heures plus tard. Des reconnaissances se portent aussitôt sur Bertrichamps, où elles se heurtent à des Panther ; le bouchon est détruit par les *Tank Destroyers* et le village

▶ Un M4A3(76) Sherman à canon de 76 mm de la 2e DB immortalisé à l'automne 1944. Il dépasse une colonne de véhicules visiblement civils cherchant à fuir les combats. ECPA-D

occupé à 17 heures. Un élément d'éclairage est envoyé vers Ménil-sur-Belvitte, où le contact est pris avec le *117th Cavalry Squadron* du 6e corps d'armée américain. Dans le même temps, le sous-groupement Quilichini dirige une autre reconnaissance qui pénètre profondément dans le bois de la Voivre (1,5 km est de Veney). Si la forêt est contrôlée, la crête 324 (à 1,5 km au nord de Baccarat), en revanche, est solidement tenue.

De son côté, le GTV envoie de fortes reconnaissances vers le nord et vers l'est et s'empare de Mignéville à midi. Le sous-groupement de La Horie conquiert Vacqueville, qui est entièrement nettoyé à 17h30. Dans le courant de la matinée, le GTL est relevé par le GTR de sa mission au sud de la Meurthe. Il se concentre dans la région de Buriville–Hablainville en vue de l'attaque d'Ogeviller. En début d'après-midi, l'assaut est lancé avec un gros appui d'artillerie. Le sous-groupement Minonnet passe la Verdurette à Pettonville, parvient rapidement à la RN 392 et attaque Herbéviller, qui est solidement tenu. Tout au nord du dispositif de Leclerc, le sous-groupement de Furst démarre de Buriville et vise Ogeviller, qui tombe à 15h15, mais le pont sur la Verdurette est détruit. Les Français se consolent avec la prise de Réclonville à 16 heures. À cette même heure, le détachement Perceval s'empare de Fréménil, concluant ainsi les opérations dans le secteur de Baccarat [5].

ERREUR SANS CONSÉQUENCE À HABLAINVILLE

En deux jours, Baccarat a été prise et nettoyée grâce à une manœuvre parfaitement montée, organisée et exécutée. Les sous-groupements ont manœuvré avec une grande coordination, et l'ennemi a été surpris. Cependant, si tout a si bien fonctionné, c'est aussi grâce à l'esprit d'initiative de chacun. Notamment lors de l'erreur « topo » d'Hablainville, comme le décrit le capitaine Branet qui commandait la 3e compagnie du 501e RCC [6] :

« 31 octobre, 5 heures réveil, 6 heures départ. À travers la forêt de Mondon, nous marchons à petite allure dans l'ordre du débouché : la section des chars légers de Rodel, les camions 6 x 6 du groupe franc de la compagnie et mon « jumelage » chars-infanterie. Dronne vient derrière.

8h25. Plus que quelques minutes. Je suis à quelques dizaines de mètres de la lisière. On aperçoit une immense étendue qui me paraît toute nue, puis des crêtes, loin en face de nous… un horizon de quelques kilomètres… bref, un désastre pour une attaque en rase campagne. Buriville, devant nous, est bien vide. Allons, c'est le moment. On regarde nos montres, la radio crie : « *En avant* », je démarre en Jeep, conduit par Boyard, à toute allure, devant les chars légers de Rodel. L'attaque est partie !

[4] Shat, *Guerre 1939-1945, Les grandes unités françaises*, op.cit, p. 1037 à 1039.

[5] Shat, *Guerre 1939-1945, Les grandes unités françaises*, op.cit, p. 1041.

[6] Branet (J.), *L'Escadron, carnets d'un cavalier*, Paris, Flammarion, 1968, p. 201 à 207.

M4A2 Sherman
3e compagnie du 501e RCC
2e division blindée française
Baccarat, France, octobre 1944
Engin du capitaine Branet

© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2013

▲ L'artillerie du XV^e corps d'armée ouvre le feu sur les positions allemandes le 31 octobre en avant des lignes du 501^e RCC. Le régiment va se tromper d'objectif ce jour-là, sans que cette erreur n'entrave sa triomphale marche en avant. ECPA-D

Au bout de quelques minutes dans mon dos, un immense tonnerre s'élève à l'horizon : c'est le barrage d'artillerie lancé par le XV^e corps. Nous dévalons la pente à toute allure, personne ne tire encore en face ; derrière moi, chars et voitures dévalent à toute allure aussi. À Buriville, je ramasse le groupe franc et donne à Rodel l'ordre de repartir aussitôt sur Pettonville. Le détachement s'engage dans les prairies vallonnées et serpente derrière moi.

Miracle ! J'ai devant moi les chars légers de Rodel : je vois son buste émerger de sa tourelle. Ma carte sur les genoux, la radio à l'oreille, je scrute anxieusement l'horizon pour y découvrir ce fameux Pettonville. Soudain, le char de tête s'arrête à défilement de tourelle, et Rodel me passe par radio un message : « *Suis devant Pettonville, on me tire dessus.* » Ses chars ripostent à la mitrailleuse. Je lui réponds : « *Attaquons.* » « *Je viens d'être blessé par une balle au bras, suis obligé d'abandonner,* dit Rodel dans la radio, *je passe le commandement à mon sous-officier.* » Son détachement est arrêté dans une sorte de vallonnement de prairies, à l'abri des vues directes du village. Je vois distinctement à cent mètres devant moi Rodel sortir de sa tourelle sous les balles qui commencent à siffler, sauter de son char et partir à l'arrière en se tenant le bras.

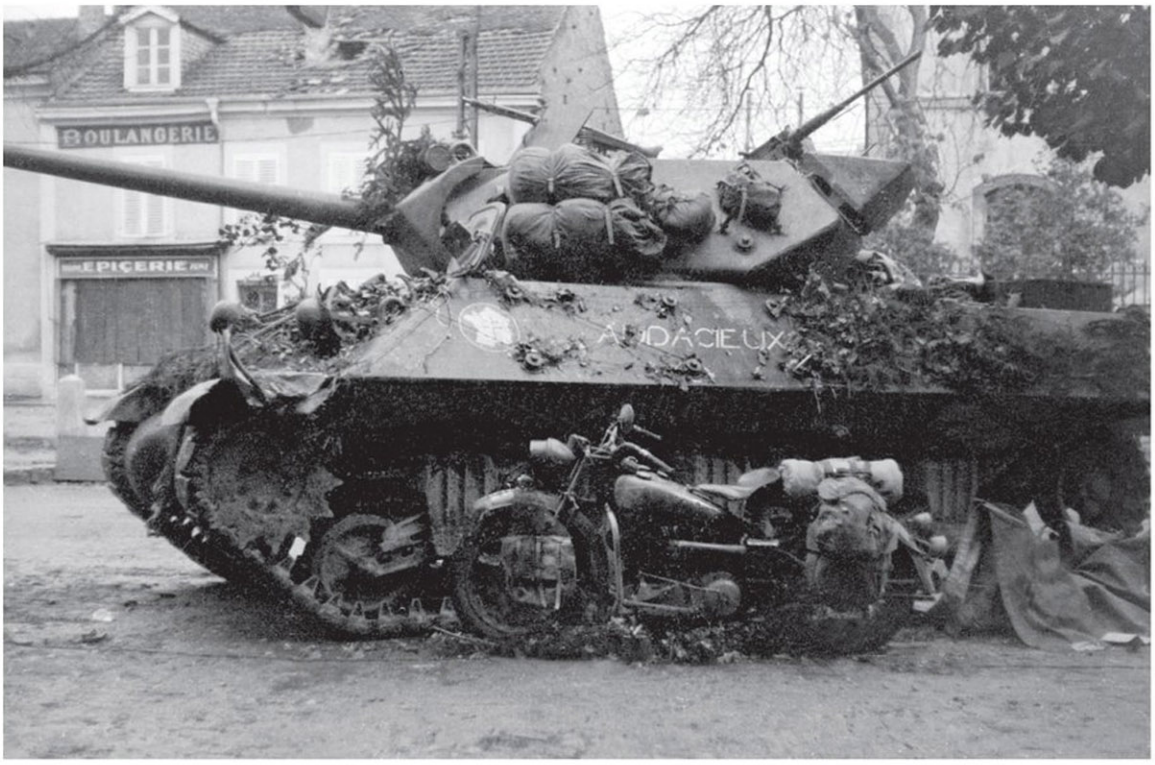
Je me porte en avant, le village se défend et crache de partout. Nous commençons à recevoir quelques obus qui ont tout l'air d'un réglage d'artillerie ennemi.
J'appelle à moi le groupe franc et l'infanterie qui m'accompagnent et mets pied à terre. Nous attaquons le village tous ensemble avec les chars. C'est le premier assaut que je mène dans ces conditions depuis que j'ai un commandement. Nous sommes tous, en effet, à découvert dans des prairies… Le feu de l'ennemi se fait plus violent. Il a ajusté son tir, une rafale d'obus tombe au moment où nous franchissons la crête qui nous sépare du village, lequel a tout l'air d'un guêpier. Nous courons comme des fous dans cette prairie, jusqu'à la première maison, en vidant nos chargeurs de mitraillette sur des abris en terre que l'on devine à quelques mètres de nous seulement. Meyer court à côté de moi.
Les premières maisons sont atteintes, les chars mitraillent le village au jugé – nous empruntons une sorte de chemin qui mène vers l'église –, ma Jeep me rejoint : l'homme que j'ai envoyé la chercher (il me faut ma radio) est touché au ventre alors qu'il est assis dans la Jeep quand elle arrive à quelques mètres de nous. On me dit que Pesche (le chauffeur de mon *Half-Track* de commandement) vient d'être tué aussi derrière nous.
J'appelle La Fouchardière, et suivant les instructions que j'ai reçues, lui commande de s'emparer immédiatement, avec quelques hommes, du pont sur la rivière. Il disparaît entre les maisons et reparaît aussitôt en me disant : « *Il n'y a pas de pont dans ce village.* » Comme je me mets à hurler, il ajoute : « *D'ailleurs, il n'y a pas de rivière.* » Et avec une certaine ironie, il termine : « *Ça n'a rien d'étonnant, ce village est sur une crête.* »
Je viens d'annoncer par radio à *Staline* (c'est l'indicatif de La Horie) que nous sommes entrés dans Pettonville. Brusquement, j'ai un scrupule, j'appelle mon fidèle Boyard et lui dis de retourner en courant à l'entrée du village et d'y chercher une pancarte quelconque. Il revient à toutes jambes en me disant avec son gros accent lorrain : « *Nous ne sommes pas à Pettonville, mon capitaine, nous sommes à Hablainville !* » patatras ! Je suis allé m'attaquer au point le plus dur de toute la défense ennemie, qu'il m'était interdit d'aborder ! Les chars de tête ont fait une boulette d'orientation et, voyant un clocher, se sont crus devant leur objectif.

▲ Une Jeep du RBFM photographiée alors que ses deux occupants font une halte à côté du TD M10 « Morse ». Les chaînes sont apposées sur les roues car les conditions climatiques ont fortement détrempé le terrain et les pistes sans revêtement. L'insigne de la 2e DB est bien visible sur le pare-brise du 4x4. Le port du bachi par les marins ou de la casquette de marine pour les officiers mariniers et officiers du RBFM est tout à fait réglementaire.
ECPA-D

◀ Camouflé sous des planches, bâches et autres filets, le TD M10 « Morse » du second maître Huguet, 2e peloton, 2e escadron du RBFM.
ECPA-D

Il est trop tard pour reculer : continuons. L'église flambe, des prisonniers viennent se rendre, le petit Palfrey est blessé, on l'emmène, le canon gronde sur tout l'horizon, le village est finalement pris, nous avons barboté une quarantaine d'Allemands. Je porte mon détachement à la sortie d'Hablainville, en direction de Pettonville. Cette sortie est fermée par une barricade, nous perdons du temps à l'enlever – enfin, c'est chose faite. J'ai signalé à La Horie notre boulette, il m'a répondu : « *Tant pis, continuez* », et il vient me rejoindre au milieu du village.
On voit très bien Pettonville, maintenant, à un kilomètre environ sur notre gauche. Sortant de la route, les *Half-Tracks* de notre infanterie s'enlisent, les hommes mettent pied à terre et accompagnent les chars de Christen ; nous atteignons le cimetière qui précède le village de quelque deux ou trois cents mètres. Les chars avancent doucement sur la route, les fantassins à droite et à gauche dans les prés. Je suis moi-même à pied, à côté de mes chars, accompagné de Meyer ; ma Jeep me suit à distance.
Soudain, un sifflement brutal, une explosion devant le mur du cimetière près duquel nous passons – un obus de 88 a éclaté presque à mes pieds –, Meyer hurle qu'il est touché, je suis touché également, nous nous laissons rouler dans le fossé de la route.

Tank Destroyer M10
3e escadron du RBFM
2e division blindée française
Baccarat, France, octobre 1944
Engin du premier maître Denniel



Nous sommes visés et donc tirés à vue – plusieurs autres obus éclatent –, je prends mon élan et vais me réfugier derrière le mur du cimetière. Tranquille comme à la manœuvre, Boyard arrive avec ma Jeep, charge Meyer sur le capot, étendu, couvert de sang – j'ai du sang qui me coule dans le cou, j'ai été touché à la base du crâne. Je grimpe dans la Jeep à côté de Boyard, et nous remontons jusqu'à Hablainville, poursuivis par les obus. Un poste de secours est déjà installé. Krementchousky panse immédiatement Meyer, mais on ne peut l'évacuer tout de suite car les ordres donnés interdisent la descente de véhicules vers l'arrière tant que l'attaque n'aura pas abouti. Je me suis fait panser sommairement et me remets du choc. Lucien et Vézy sont arrivés dans le village avec leurs spahis, nous bavardons. Je ressors sur la place. La Horie vient envoyer Julien me remplacer à Pettonville pour que l'attaque continue. À ce moment, je vois le général déboucher sur la place, casqué, suivi de Girard. Le patelin flambe de partout, car l'ennemi, s'étant rendu compte que nous l'avions conquis, le bombarde soigneusement. Leclerc se promène. Il m'apostrophe très calmement, et, rappelant notre conversation de la veille : « *Vous voyez bien, ce n'était pas plus difficile que ça… Vous êtes blessé ?* (Et d'un ton vengeur) *: je parie que vous n'aviez pas votre casque !* » Je néglige de répondre sur ce point et d'insister sur la prise intempestive d'Hablainville, car ladite prise vaut un bombardement soigné au groupement Massu qui, débouchant derrière nous dans les prairies, a trouvé le village embouteillé et s'est arrêté net.

Il est midi. Un peu secoué, je décide de descendre jusqu'à l'ambulance grâce à un obligeant camarade des services du matériel qui, obsédé par l'idée de bagarre, est venu rôder par là et m'emmène. Mais les routes sont tellement embouteillées, et j'y perds tant de temps, que finalement je renonce et demande à rallier au plus vite mon groupement.

Je le rejoins vers 5 heures, au moment où, après plusieurs avatars successifs, il se présente devant Vacqueville pour y échouer d'ailleurs. (Dehollain, aussi fou que d'habitude engage son « jumelage » dans un combat qu'il pousse lui-même au corps à corps !) Mais La Horie nous replie tous sur les « carrières » de Vacqueville, où nous passons la nuit dans une maison désertée. »

Ce témoignage souligne comment une erreur topographique, qui aurait pu avoir de graves conséquences, se transforme en opportunité grâce à l'esprit d'initiative et à l'allant qui règnent au sein de la 2e DB. Il montre aussi l'une des caractéristiques premières du style de commandement du général Leclerc : être au plus près des combats pour voir et « sentir » la situation.

Si l'ensemble de la manœuvre ressemble à une mécanique bien huilée, aux plus bas échelons, les combats se résument à des duels chars contre chars ou chars contre antichars, comme le décrit l'amiral Maggiar dans *Les fusiliers-marins de Leclerc* [7]. Au cours de l'attaque, une aventure étonnante est arrivée au *Tank Destroyer* M10 *Fantasque* du 1er peloton du 3e escadron du RBFM.

« Le *Fantasque* est commandé par le premier maître torpilleur Denniel, un volontaire de 43 ans, le plus vieux des chefs de char. Il a pour conducteur Fleith, un Alsacien à figure poupine, toujours souriant, qui a conduit un char allemand jusqu'à Stalingrad. De là-bas, les Russes l'ont envoyé en Afrique du Nord.

Maintenant, il espère bien conduire le *Fantasque* jusqu'à Berlin !… en passant par chez lui. Enfin, le tireur est François Guénégan.

Guénégan est quartier-maître chef pointeur. Il a une bonne figure ronde, des yeux tranquilles qui regardent avec confiance, un peu de timidité dans son sourire et une immense bonne volonté.

Ils sont nombreux comme lui au régiment, les Philippe, les Queinec, Poulat, Basccou, etc., modestes, silencieux, disciplinés, qui passent inaperçus, jusqu'au jour où ils font une action d'éclat… sans le vouloir !

L'avant-garde de Bonnet arrive sur une crête, d'où l'on domine Baccarat. Le premier char léger qui dépasse la crête est traversé par un coup de 88.

L'avance s'arrête.

Bonnet part avec le *Fantasque* reconnaître la position du 88. Le *Fantasque* avance doucement et parvient à peu près à la hauteur du char léger. Il ne voit rien et va continuer…

À ce moment, il reçoit un choc terrible : le 88 a tiré !

L'obus a frappé le renfort avant, qui est la partie la plus épaisse de l'avant, sans le traverser !… c'est une chance ! Tout l'intérieur du char est bouleversé… et le char immobilisé !

Le *Fantasque* reste à vue du 88, exposé à ses nouveaux coups. Il n'est plus qu'une victime désignée. Le deuxième obus ou le troisième vont le mettre en flammes ! Ça ne va pas tarder ! Le 88 est bien pointé. Il n'a pas à changer son pointage.

Dans un duel entre deux chars, ou un char et un canon antichar, le premier touché est en général condamné. Tout le monde le sait !

Mais Denniel n'a pas bougé, pas plus que son équipage. Et derrière la lunette de pointage, il y a François Guénégan. Sa lunette lui est un peu rentrée dans l'œil !… mais il ne s'en soucie pas !

Il a vu la flamme de départ du 88… il amène son canon dans cette direction… et il fait feu !

[7] Amiral Maggiar, *Les fusiliers-marins de Leclerc, une route difficile vers de Gaulle*, Paris, Éditions France Empire, 1984, p. 258 à 260.

◀ Un *Tank Destroyer* M10 du RBFM que nous n'avons pu identifier malgré son immatriculation. Il a été victime d'un coup direct de 88 mm sur le glacis. Théoriquement réservé à la lutte antichar, le TD M10 est aussi une excellente plate-forme d'appui-feu.
ECPA-D

◀◀ Le *Tank Destroyer* M10 « Audacieux » du second maître mécanicien Mèté. Cet engin appartient au 1er peloton du 3e escadron du RBFM. Grâce à leur puissance de feu, les TD de la 2e DB jouent un rôle décisif dans la prise de Baccarat.
ECPA-D

▼ L'équipage d'un Stuart pose avec un résistant (à moins qu'il ne s'agisse d'un tankiste à la tenue très peu réglementaire ?). Le 2e bureau de la division Leclerc dresse un tableau très précis de la situation sur le terrain en interrogeant les résistants, avant de déclencher l'assaut sur Baccarat. Une prudence qui s'avère judicieuse et extrêmement payante !
ECPA-D

▲ Le M4A2 Sherman « Soissons » du maréchal des logis Larrecq, appartenant au 2e escadron du 12e RCA, détruit le 30 octobre 1944 lors de la manœuvre de Baccarat. Lui aussi semble avoir reçu un obus de 88 mm de face. ECPA-D

Et maintenant, au bout de sa lunette, il voit dans un éclair un camouflage de branches qui tombe, un canon qui apparaît… et les Allemands qui s'enfuient dans toutes les directions !
Alors, il leur envoie quelques explosifs, histoire de les faire courir plus vite !…
Le 88 était bien détruit.
La lunette de pointage du 88 était arrachée, et le tireur allemand, la tête enlevée, gisait à côté de sa pièce !
Du premier coup, à 1 500 mètres, sur un canon camouflé sous des branches après un choc qui aurait dû lui faire « perdre ses esprits » et en moins de secondes qu'il n'en a fallu au chargeur allemand pour recharger son canon…
Guénégan a mis au but !
Quand on demande à Guénégan comment il a fait, embarrassé, il sourit et répond… qu'il « sait pas » !
Il a fait comme d'habitude !… comme il fait toujours, quoi !… ce coup-ci, il a eu de la chance ! voilà tout. »

QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DE LA MANŒUVRE DE LECLERC ?

Les enseignements sont nombreux. Ils concernent à la fois le fonctionnement de la 2e division blindée et les décisions de Leclerc, mais des considérations tactiques sont aussi à prendre en compte.
La manœuvre de Baccarat porte la marque du chef. Tout d'abord, on retrouve sa minutie dans la préparation. L'homme prend tous les paramètres en compte, l'ennemi est connu, le terrain scrupuleusement étudié. Toutes les sources de renseignements sont analysées et exploitées : résistants comme déserteurs sont interrogés. En outre, l'état-major divisionnaire sait exactement quelles sont les intentions du chef.
Ensuite, les grands principes tactiques du général Leclerc sont appliqués : surprise, vitesse, contournement des résistances pour aller au but, décentralisation du commandement, chaque chef de groupement ayant sa mission et étant libre de sa manœuvre pour atteindre l'objectif assigné. Tous connaissent parfaitement ces principes et les mettent en pratique dans la conception et la conduite de leur propre manœuvre.
Enfin, Leclerc est fidèle à lui-même dans son style de commandement. Il se trouve au plus près des combats, au contact, pour se faire une idée précise de la situation et, au besoin, stimuler les troupes.
Baccarat est aussi le symbole de la parfaite cohésion de la 2e DB, rodée et unie autour de son chef. Cela va de l'état-major, qui connaît exactement la pensée et les principes de Leclerc et sait les « mettre en musique », aux groupements tactiques habitués à travailler ensemble et fortement marqués du « style Leclerc ».
Sur le plan tactique, le 1er corps d'armée français tire rapidement les enseignements de cette opération. La note de service N° 569/3-OP-US du 9 novembre 1944 inclut un feuillet du 3e bureau analysant la manœuvre de Baccarat. À la fin de cette note, le général Bethouart « *insiste notamment sur l'intérêt de courir à l'objectif final en submergeant les résistances intermédiaires, à réduire plus tard* ».[8]
La note en elle-même est plus complète et décrit les premiers enseignements tirés [9].
« L'opération semble avoir réussi :
- par la qualité de sa préparation,
- par son déclenchement par surprise et sa rapidité d'exécution,
- parce qu'elle a été favorisée par le temps.

A - LA PRÉPARATION

A été soignée. Des reconnaissances de terrain ont été faites en piper-club par des officiers.

[8] SHD carton 10 P 292 : 1er Corps d'armée, État-major 3e Bureau n°569/3-OP-US, Note de service ultra secrète du 9 novembre 1944, Objet : Engagement de la 2e DB le 31 octobre 1944 dans la région de Baccarat du 7 novembre 1944.

[9] SHD carton 10 P 292 : 1er Corps d'armée, État-major 3e Bureau, fiche sur les enseignements à tirer de l'engagement de la 2e DB le 31 octobre 1944 dans la région de Baccarat.

Le catalogue des batteries ennemies avait été adressé.
L'emplacement des champs de mines ennemis avait pu être connu par des prisonniers.
Le tracé de la ligne arrière avait pu être jalonné.

B - LA SURPRISE ET LA VITESSE
Ont été obtenues par une mise en place discrète sur les positions d'attente éloignées de la ligne de départ par un franchissement de cette ligne sans arrêt notable par la submersion générale du dispositif adverse en courant à l'objectif final pour empêcher l'ennemi de s'y rétablir. L'infanterie portée des *Combat Commands* suivait sur *Half-Tracks* les engins blindés.

C. L'opération a été déclenchée après 2 ou 3 jours de beau temps. Malgré cela, les chars n'ont pu dans tous les cas manœuvrer en dehors des routes et des chemins, certains se sont embourbés. Les *Half-Tracks* n'ont pu sortir des itinéraires empierrés.
Si l'on remarque que les engins chenillés avaient été munis de crampons et de chaînes, on peut conclure que par mauvais temps, l'opération aurait été gravement compromise.
L'ennemi avait organisé sa défense à base de mines, de canons antichars et de P.A. Il disposait de canons automoteurs et de quelques chars (*Panzer IV* et Panther).
Il avait mis en place des canons de 88, avec servants et munitions, mais sans tracteurs permettant le décrochage.
Il ne disposait que d'une infanterie réduite, engagée sur les avancées. Il n'a pas effectué de contre-attaque contre la 2e D.B. et a dû prélever sur son front au nord un bataillon du génie pour meubler sa ligne arrière.
Cette absence de réserves (il n'y eut que des réactions d'artillerie), l'utilisation aux avancées de la presque totalité de l'infanterie sont symptomatiques.

CONCLUSIONS
Il semble que deux conclusions essentielles peuvent être tirées pour le 1er corps d'armée, de l'engagement de la 2e D.B. :
1 - Dans la situation actuelle de l'ennemi, une action de rupture doit être exploitée aussi vite et aussi profondément que possible par des moyens blindés et portés pour empêcher l'ennemi d'occuper et de se rétablir sur des organisations préparées. Il faut courir à l'objectif final en submergeant les résistances intermédiaires, à réduire plus tard.
2 - L'engagement d'une D.B. doit, dans la période actuelle, être précédé de plusieurs jours de beau temps. Sans eux, les chars, même munis de chaînes et de crampons, seront rivés aux itinéraires, s'embourberont et ne pourront manœuvrer. »

Même s'il semble vouloir parfois minorer le succès de la 2e DB en lui opposant un adversaire peu mordant, ce document met bien en évidence les qualités intrinsèques de cette manœuvre : préparation surprise, rapidité et nécessité de l'exploitation.

CONCLUSION

La manœuvre de Baccarat est l'une des plus brillantes exécutées par la 2e DB durant la guerre. Tout ce qui caractérise cette division et son chef se retrouve dans l'enlèvement de la cité du cristal (une des prises de guerre de la 2e DB fut un service en cristal destiné au *Reichsmarschall* Göring). Mais elle permit aussi d'ouvrir la route vers Strasbourg et la réalisation du serment de Koufra.■

▲ Le « chef » : le général Philippe Leclerc de Hauteclocque. Un homme d'exception ayant contribué au redressement de l'image de l'Armée française auprès des Alliés. Son sens tactique est une nouvelle fois mis en évidence par le succès de Baccarat.
Mémorial Leclerc

BIBLIOGRAPHIES

- Repiton-Preneuf, *2e DB, La campagne de France*, présenté par Buis (G.), Paris, Imprimerie Nationale, 1994
- Général Duplay, *2e DB avec Leclerc, de Douala à Berchtesgaden*, SL, Eric Baschet éditions, 1980
- Un groupe d'officiers, *Le général Leclerc maréchal de France vu par ses compagnons de combat*, Paris, Éditions Émile-Paul, 1967
- Amiral Maggiar, *Les fusiliers-marins de Leclerc, une route difficile vers de Gaulle*, Paris, Éditions France Empire, 1984
- Branet (J.), *L'escadron, carnets d'un cavalier*, Paris, Flammarion, 1968
- Gribius (A.), *Une vie d'officier*, Paris, Éditions France Empire, 1971
- Dansette (A.), *Leclerc*, Paris, Flammarion, 1952
- De Langlade (P.), *En suivant Leclerc*, Paris, Au fil d'Ariane, 1964
- Général Compagnon (J. / CR), *Leclerc, maréchal de France*, Paris, Flammarion, 1994
- SHD, cartons séries 10 P et 11 P

« GEKI »

MORT D'UNE DIVISION BLINDÉE NIPPONE

2e PARTIE : L'AGONIE

Après leur débarquement dans le golfe de Lingayen le 9 janvier 1945, les divisions du général Douglas MacArthur ont quitté leurs têtes de pont et entamé leur avance vers les plaines centrales de Luçon. Face à elles se trouvent les régiments de chars de la 2e division blindée « Geki », à laquelle le général Tomoyuki Yamashita, commandant en chef des forces japonaises dans les Philippines, a confié une mission de sacrifice.

Par **Luc Vangansbeke**

Comme prévu par les Japonais, c'est le groupement Shobu qui a établi le premier contact avec la 6e armée américaine. Avant de le retirer dans son réduit montagneux du nord de Luçon, Yamashita souhaite lui faire absorber certains éléments des groupements Kembu et Shimbu. Il faut donc que les voies de communication restent ouvertes le plus longtemps possible. Par ailleurs, le « Tigre de Malaisie » a fait transférer vers le secteur du groupement Shobu une partie des stocks de ravitaillement entassés à Manille. Au moment où les Américains débarquent dans le golfe de Lingayen, l'essentiel de ces approvisionnements se trouve toujours à San José, un important carrefour routier à quelque 120 km au nord de la capitale. La localité doit donc rester aux mains de ses troupes jusqu'à ce que tout le ravitaillement soit évacué, mais, alors que Yamashita a donné des ordres en ce sens au commandant de la 10e division, il constate que ceux-ci n'ont pas été exécutés. Il n'a donc d'autre recours que d'attribuer à la 2e division blindée une mission de sacrifice consistant à déplacer les détachements Harada et Ida respectivement vers Lupao, sur la route n° 8, et Munoz, sur la route n° 5, à une vingtaine de kilomètres plus au sud, où ils verrouilleront les accès vers San José.

▲ Mi-février 1942, des chars moyens Type 97 Chi-Ha japonais défilent dans Singapour fraîchement conquise. Au cours de la campagne de Malaisie, le général Yamashita a utilisé de main de maître le 3e groupement blindé face à un adversaire ne disposant d'aucun tank et manquant de canons antichars. En outre, ses troupes étaient appuyées par une aviation qui régnait en maîtresse quasi absolue de l'espace aérien malais. Trois ans plus tard, à Luçon, les Américains ont les meilleurs blindés, des canons antichars en suffisance et une supériorité aérienne écrasante, ce qui oblige Yamashita à revoir la manière d'utiliser la « Geki ». Archives Caraktère

LES SACRIFIÉS…

Une autre raison justifiant ce repositionnement des blindés est liée à la constatation de l'état de la piste de Villa Verde, une route de mauvaise qualité, qui part de San Manuel en direction de l'est, traverse la rivière Agno par un gué quasi infranchissable pour les véhicules à roues et qui, après avoir atteint San Nicolas, serpente en direction du nord-est, vers Santa Fe, avant d'entrer dans le réduit du groupement Shobu. Le revêtement de la piste ne pouvant supporter les véhicules lourds, les chars risquaient de se retrouver piégés dans leur ancienne zone de rassemblement. Le QG de la 2e division blindée s'installe le long de la route n° 5, à 3 km au nord-ouest de San José. Aucun plan de repli n'est préparé.

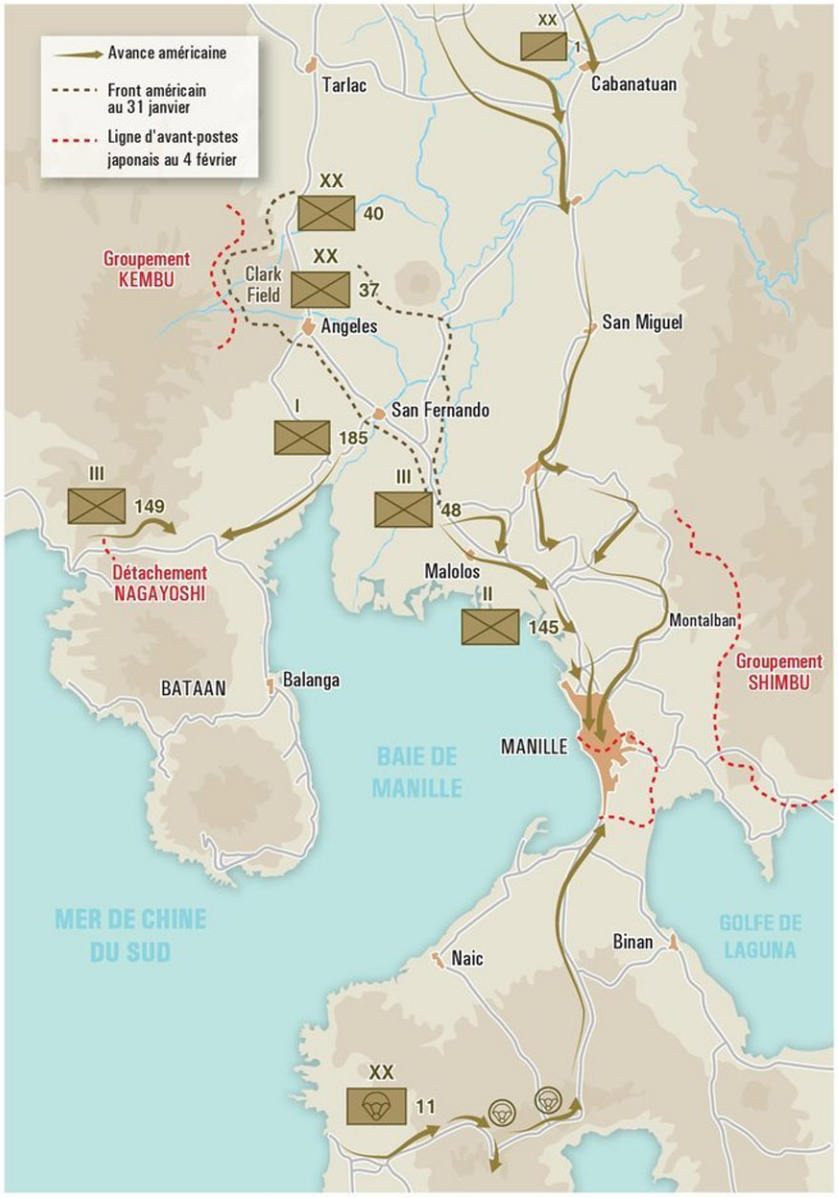
La décision de Yamashita de disperser la « Geki » sur plusieurs positions statiques, plutôt que de la garder comme réserve mobile de contre-attaque, ne fait pas l'unanimité parmi son état-major. L'illustre général n'est pourtant pas un novice en matière d'emploi des chars : trois ans plus tôt, lors de la conquête de la Malaisie, le 3e groupement blindé a joué un rôle décisif durant la marche victorieuse de la 25e armée nippone vers Singapour, mais il a compris que la situation actuelle aux Philippines est différente. Et plus tard, certains survivants de la campagne des Philippines se rangeront à son avis. Après la guerre, le colonel Shigeo Kawaii, chef du bureau des opérations de la « Geki », écrira : « La manière dont la division de chars a été utilisée aux Philippines a souvent été qualifiée de faute grossière. Le fait est que les Américains avaient une maîtrise totale des airs et empêchaient tout mouvement le long des routes, tandis que la présence de nombreuses rizières rendait impossible la progression en tout-terrain. Par conséquent, même si les blindés étaient organisés pour mener un combat manœuvrier, ils ont rapidement été immobilisés par le manque de couverture aérienne et les attaques meurtrières menées par l'aviation américaine, contre lesquelles ils étaient impuissants. C'est pour cela qu'ils ont été utilisés comme des fortifications, au profit de l'infanterie, sur des positions clés le long de lignes défensives. Cette adaptation des chars a rencontré un tel succès qu'à une occasion, une ligne d'une longueur de 60 km a été tenue pendant une période d'un mois. » [1]

Si la dernière phrase de Kawaii exagère fortement les délais tenus par la 2e division blindée, il n'en rend pas moins justice à Yamashita, qui a bien compris qu'en raison de la supériorité aérienne américaine, ses blindés avaient toutes les chances d'être détruits avant même d'atteindre les premières lignes ennemies.

DÉTACHEMENT SHIGEMI

Le gros du détachement du major général Shigemi s'est retranché à San Manuel avec près de 1 200 hommes. Malgré les pertes subies au cours des deux précédents engagements, le 7e régiment de chars (RC) dispose encore de cinq Type 95 Ha-Go et plus de quarante Type 97 Shinhoto. L'appui-feu consiste en six obusiers de 105 mm et sept canons de campagne de 75 mm appartenant au 3e groupe du 2e régiment d'artillerie motorisée (RAM), deux antichars de 47 mm, neuf mortiers de 50 mm et au moins deux douzaines de mitrailleuses. Le détachement comprend également la 3e compagnie du régiment de génie divisionnaire, mais sa composante infanterie est dramatiquement réduite en raison des lourdes pertes subies par deux des compagnies du 1er bataillon du 2e régiment d'infanterie motorisée (RIM) durant les combats de Binalonan et d'Urdaneta.

LA COURSE VERS MANILLE - JANVIER/FÉVRIER 1945

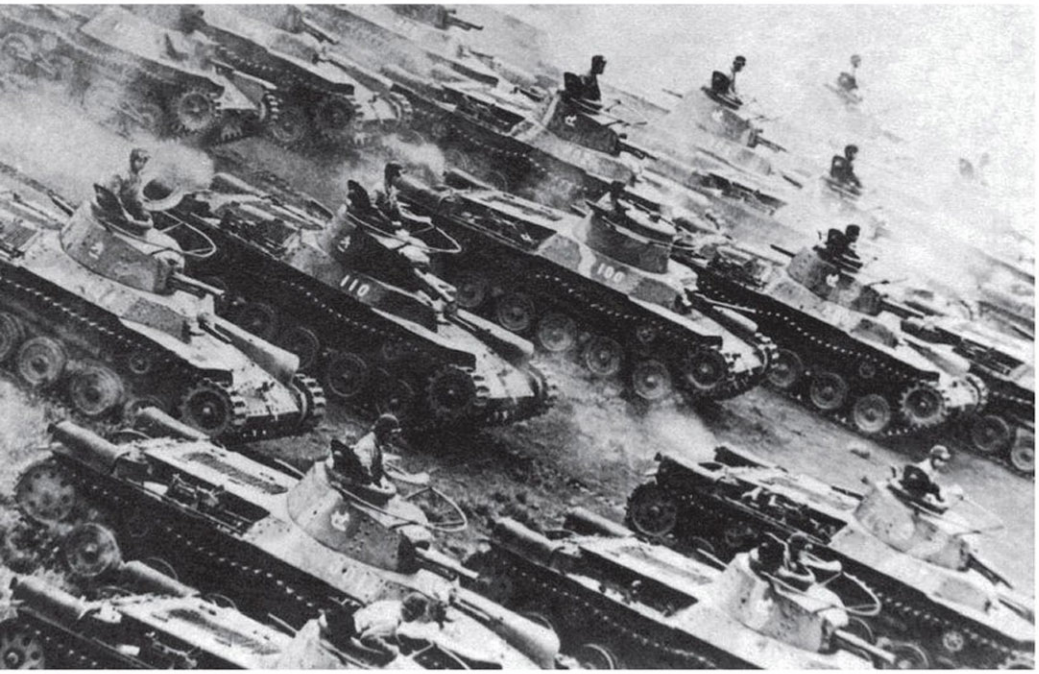


[1] Zaloga (S. J.), M4 Sherman vs Type 97 Chi-Ha, The Pacific 1945, p. 53

▼ Un Sherman M4A3 de la compagnie C du *716th Tank Battalion* passe devant l'épave d'un Type 97 Shinhoto mis hors de combat le 17 janvier 1945 près de Lingmangansen. Cette unité participera ensuite à la destruction du détachement Shigemi à San Manuel.
Sauf mention contraire, toutes photos US Nara

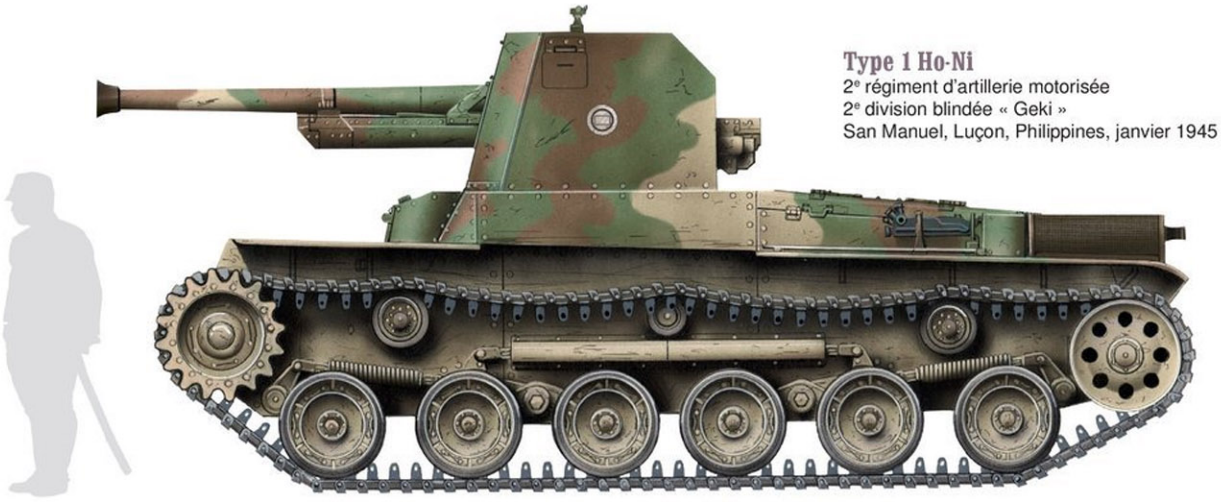
La défense est basée sur une série de positions de tir pour les chars, ceinturées d'un remblai de terre, habilement camouflées et protégées par des trous de fusilier ou parfois un nid de mitrailleuses. Il en existe environ 75, dont une partie entoure la localité, tandis que les autres se trouvent plus à l'intérieur, où elles verrouillent les rues et carrefours principaux. Une petite trentaine d'entre elles sont occupées. Avec le restant de ses chars, Shigemi a constitué une réserve mobile. Blindés et infanterie peuvent rapidement se déplacer d'un secteur à l'autre de cette véritable forteresse, et, bien que l'essentiel du dispositif soit orienté vers l'ouest, le sud-ouest et le sud, les Japonais sont prêts à faire face à une attaque venant d'une autre direction. Dans l'esprit de son commandant, le détachement Shigemi tiendra San Manuel jusqu'à la dernière cartouche.

Le 19 janvier, commandés par le lieutenant John Griffin, les Stuart du 1er peloton de la compagnie D du *716th Tank Battalion* effectuent une reconnaissance en direction de San Manuel pour y sonder les défenses nippones. Une section de Sherman de la compagnie C les accompagne. Le major général Shigemi a donné des consignes strictes aux équipages du 7e RC, qui ne doivent engager les blindés ennemis qu'à courte portée.



◀ Rassemblement de Type 97 moyens Chi Ha à l'école des blindés et de la cavalerie à Chiba. Le caractère 'Ki' visible sur la tourelle atteste que ces véhicules appartiennent à la branche cavalerie de l'école. Tous les véhicules sont munis de l'antenne radio disposée en arc de cercle au-dessus de la tourelle.
DR

▼ Un Type 95 léger détruit durant les combats dans les environs de San Manuel. Plutôt que d'engager la 2e division blindée dans des contre-attaques vouées à l'échec en raison des écrasantes supériorités blindée et aérienne américaines, Yamashita préfère lui confier une mission défensive afin de couvrir la phase finale du repli de la force Shobu dans le nord de Luçon.



Type 1 Ho-Ni
2e régiment d'artillerie motorisée
2e division blindée « Geki »
San Manuel, Luçon, Philippines, janvier 1945

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

Par conséquent, ce n'est que lorsque les chars légers américains sont sur le point d'entrer dans la localité que les Japonais ouvrent le feu et détruisent deux Stuart, tuant sept de leurs huit occupants et blessant grièvement le dernier. Les trois autres se replient sous la protection des Sherman, qui restent sur place les jours suivants, tirant occasionnellement sur des objectifs qui se dévoilent ou dirigeant des tirs d'artillerie.

Des patrouilles d'infanterie, aidées de guérilleros philippins, commencent également à reconnaître les défenses de San Manuel. Elles ne tardent pas à constater qu'assez étrangement, Shigemi n'a affecté qu'un simple peloton d'infanterie à la défense de la crête située à 1,5 km au nord de la localité. Le colonel James L. Dalton, commandant du *161st IR*, ne commet pas la même erreur d'appréciation et donne l'ordre de s'emparer de cette hauteur, à partir de laquelle il bloque la vallée d'Aboredo, une possible voie d'accès pour des renforts ennemis et qui constitue également une excellente ligne de départ pour l'assaut sur San Manuel. Dalton prépare une attaque convergente : le 2e bataillon exercera l'effort principal et attaquera du nord ; cependant que, arrivant par la route de Binalonan, le 1er bataillon frappera l'angle Sud-Ouest de la ville. Le 3e bataillon est en réserve du *I Corps* et n'est pas disponible, mais Dalton bénéficie de l'appui des Sherman de la compagnie C du *716th Tank Battalion* d'un peloton de Stuart de la compagnie D et d'une compagnie de mortiers lourds de 4.2 pouces (107 mm), auxquels on peut encore ajouter les obusiers automoteurs M7 de la *Cannon Company* régimentaire, sans compter l'artillerie divisionnaire disponible à la demande. Dans la soirée du 23 janvier, au prix de trois tués et de cinq blessés, le 2e bataillon nettoie le versant Sud de la crête au nord de San Manuel et se déploie en vue de l'attaque du lendemain. Le 1er bataillon fait halte le long de la route de Binalonan, dans les derniers couverts à l'ouest de la ville. Il y est rejoint par les Sherman.

▼ Un autre Type 97 moyen Shinhoto détruit à proximité de San Manuel. Les chars japonais y disposent de positions de tir enterrées ou protégées par un épais remblai et camouflées de main de maître.

LE NETTOYAGE DE SAN MANUEL

Le 24 janvier, à 7 heures, précédé des chars, le 1er bataillon fait mouvement après une préparation d'artillerie et de mortiers de quinze minutes. Les blindés s'approchent jusqu'à moins de 300 mètres des positions ennemies, avant que les tirs de l'artillerie ne s'interrompent ; mais en face, une fois de plus, les Japonais font preuve d'une parfaite discipline du feu. Un tankiste nippon écrit : « Peu avant l'aube, nous avons reçu l'ordre d'occuper nos emplacements de combat. J'ai bondi dans le char. Les tirs d'artillerie ennemis devenaient terrifiants. Lorsqu'ils ont cessé, j'ai clairement entendu le crépitement des fusils-mitrailleurs adverses, comme si quelqu'un était en train de cuire des haricots, ainsi que les rafales de nos mitrailleuses lourdes, entrecoupées de celles de l'ennemi.

▲ Sherman M4 hybride (blindage avant de la coque moulé et arrondi, comme sur le M4A1, soudé et anguleux à l'arrière, comme sur le M4) appartenant probablement au *44th Tank Battalion*. Notez le bazooka du peloton de fantassins sur la plage arrière du char. Beaucoup de sources mentionnent l'emploi de telles armes du côté américain pendant la reconquête des Philippines, malgré l'omniprésence des blindés qui réduisent les bunkers à coups de canon de 75 mm, tirant parfois à bout portant dans les embrasures.

Le son des canons automatiques était-il le signal annonçant l'approche des chars M4 ? À ce moment, notre canon de 100 mm [sic] a donné de la voix. Pendant près d'une heure, son grondement a entrecoupé les bruits d'armes légères, ce qui me donnait confiance. Entre-temps, Matsui est accouru. Deux M4 avaient été détruits, et un autre était en feu. L'infanterie ennemie se retirait… » [2]

En fait, les Sherman de la compagnie C sont à moins de 150 mètres de distance lorsque les Japonais ouvrent le feu avec des mitrailleuses, plusieurs chars, un canon antichar de 47 mm et deux obusiers de 105 mm. Un blindé américain est détruit, et trois autres sont immobilisés. En outre, l'avance du 1er bataillon du *161th IR* est bloquée par un large fossé de drainage. L'un des Sherman recule, puis se lance à toute vitesse pour essayer de franchir l'obstacle, mais il s'embourbe de l'autre côté. L'infanterie se déploie autour des chars et prend les positions nippones sous ses tirs, sans résultat.

L'attaque américaine est un échec : coincée en terrain découvert, l'infanterie compte six morts et 55 blessés. La compagnie C du *716th Tank Battalion* déplore deux morts et huit blessés. En fin d'après-midi, blindés et fantassins se retirent dans les couverts à l'ouest de San Manuel. Chef de bord d'un Ha-Go, le caporal Mizoguchi fait mouche à 18 reprises avec son canon de 37 sur les blindés adverses. L'équipage d'un Chi-Ha armé de l'ancien canon de 57 mm est crédité de la destruction de cinq Sherman. En réalité, avec celui qui s'est embourbé dans le fossé de drainage, la compagnie blindée américaine a perdu six de ses engins et, en comptant les pertes d'engagements précédents, elle est réduite à la moitié de son effectif jusqu'à ce que les véhicules perdus dans la matinée du 24 puissent être récupérés. Les assaillants n'ont d'autre option que de se replier. En face, deux chars nippons ont été mis hors de combat.

[2] Zaloga (S. J.), M4 Sherman vs Type 97 Chi-Ha, The Pacific 1945, p. 57

Dans son rapport, le colonel Dalton affirmera que les blindés n'ont pas été d'une grande utilité dans cet espace dégagé. En y regardant plus attentivement, il faut bien admettre qu'ils ont été utilisés avec un certain manque de prudence, connaissant le sort des deux Stuart détruits cinq jours auparavant. Le *161st IR* manquait d'expérience en matière de coopération avec les blindés, et tout le monde semble avoir sous-estimé la puissance des canons de char ou antichars de 47 mm. Si le Sherman est effectivement peu vulnérable aux coups de 37 mm, il n'est pas vraiment à l'épreuve des obus de 47 mm, surtout lorsque ceux-ci sont tirés quasiment à bout portant. La meilleure méthode aurait certainement consisté à rester à distance avec les chars et d'effectuer des tirs d'appui au profit de l'infanterie jusqu'à ce que celle-ci eût pris pied dans les positions nippones. Une fois les défenses antichars neutralisées, les blindés auraient pu rejoindre les fantassins pour les appuyer dans un nettoyage systématique de la localité. Il est intéressant de noter que c'est exactement la manière d'opérer des M7 de la *Cannon Company* régimentaire. Connaissant leur vulnérabilité, Dalton leur a ordonné de rester en retrait jusqu'à ce que les défenses antichars soient annihilées.

De l'autre côté de la ville, le 2e bataillon attaque à 7h27 avec deux compagnies en ligne. La troisième reste en réserve sur la hauteur au nord de la localité. La compagnie F parvient à prendre pied dans les positions japonaises, mais s'en fait aussitôt chasser par une contre-attaque soutenue par trois chars nippons. Une nouvelle tentative est effectuée contre le coin Sud-Ouest du dispositif impérial à 14h00, sans plus de succès. Les chars s'embossent derrière les diguettes d'une rizière à quelque 200 mètres des lignes japonaises, tandis que le personnel de maintenance réussit à récupérer certains engins endommagés.

Le colonel Dalton ne baisse pas les bras : en fin de matinée, un *Tankdozer* [3] commence à ouvrir un passage entre la crête au nord de San Manuel et la lisière Nord de la localité. Ce travail s'achève en milieu d'après-midi, et cette route improvisée permet d'acheminer à pied d'œuvre quatre M7 de la *Cannon Company* et six canons de 37 mm de la compagnie antichar. Une nouvelle tentative est lancée par le 2e bataillon peu après 17 heures, et, cette fois, deux compagnies parviennent à prendre pied dans les positions nippones. Les *GIs* sont pris sous les feux de cinq Shinhoto, dont trois sont embossés dans des épaulements de terre, mais, un par un, ceux-ci sont neutralisés par les M7 ou les canons antichars. Au crépuscule, le 2e bataillon du *161st IR* a réussi à s'accrocher dans plusieurs bâtiments de la partie Nord de San Manuel et a sérieusement réduit le volume des tirs de mitrailleuses et d'armes individuelles qui s'abattaient sur lui. Durant la nuit, une patrouille nippone parvient à s'infiltrer jusqu'à l'un des M7 et à le mettre hors de combat avec une mine magnétique.

Les 25 janvier, le 2e bataillon entame le nettoyage systématique de la partie Nord de San Manuel, toujours soutenu par les M7, ainsi que par les chars, transférés du secteur du 1er bataillon. La tactique utilisée consiste à affecter un fantassin comme éclaireur à chaque tank ou automoteur. Le *Scout* accompagne le véhicule vers l'avant et lui désigne son objectif. Le chef de char ou d'automoteur cherche alors une position de tir favorable afin de détruire le canon ou le char japonais repéré. Pour cette tâche, le M7 est préféré au Sherman, le projectile explosif de 105 mm de son obusier exerçant un effet de souffle plus important pour ôter le camouflage et la terre de la position de tir adverse et suffisant à défoncer le blindage de n'importe quel char nippon.

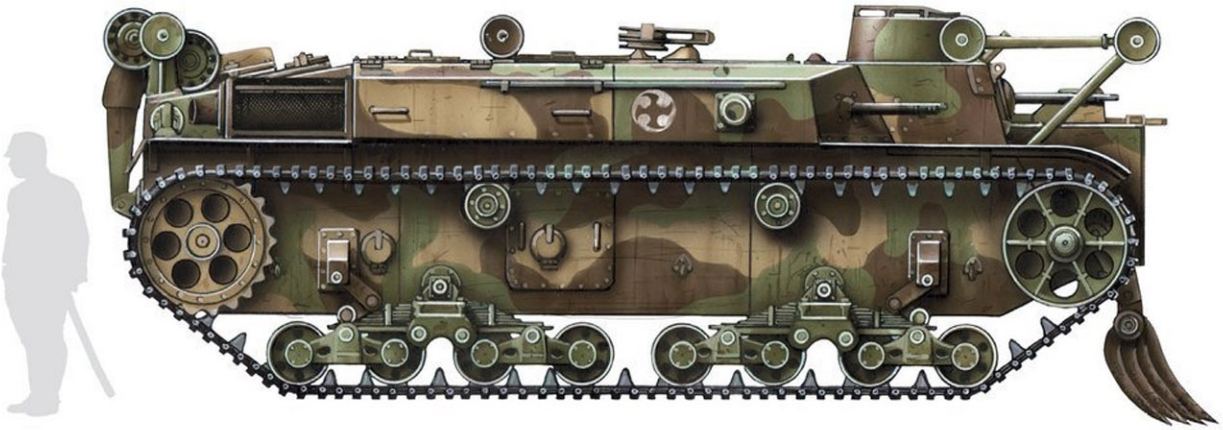
Le 26, en renfort au 2e bataillon, la compagnie B du 1er bataillon s'empare du pont par lequel la route menant à San Nicolas franchit le canal de drainage à l'est de San Manuel, coupant ainsi le principal itinéraire de repli des blindés du détachement Shigemi. Simultanément, le reste du 1er bataillon se retire du sud de la ville pour rejoindre le 2e bataillon dans la partie Nord de celle-ci. Le lendemain, après une forte préparation d'artillerie, Dalton relance ses deux bataillons à l'assaut, appuyés par tous les chars et automoteurs disponibles. Bien que plusieurs blindés nippons soient neutralisés, l'avance atteint, au cours de la journée, à peine une centaine de mètres, et la fatigue commence à faire ressentir ses effets sur les assaillants.

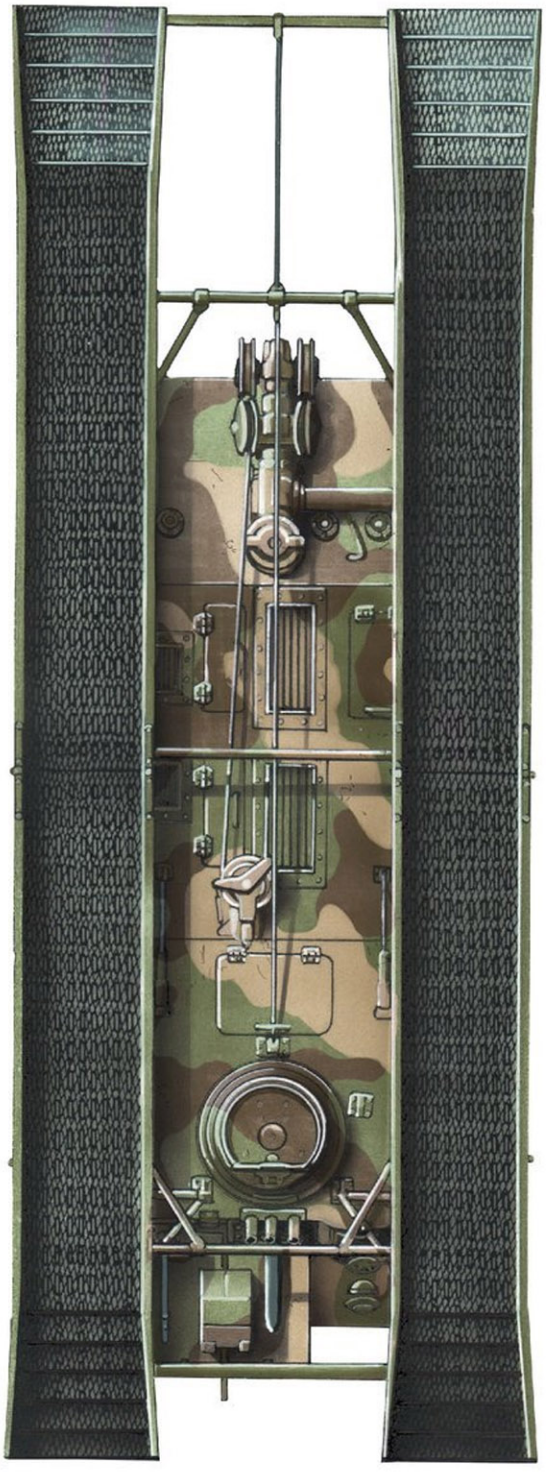
Au cours de ces quatre jours d'affrontements, les deux bataillons américains se sont néanmoins rendus maîtres de la moitié Nord de la localité ainsi que de la route principale qui la traverse, et Shigemi admet que la partie est presque perdue. En un ultime coup de dés, il ordonne qu'une contre-attaque soit lancée la nuit suivante. Celle-ci démarre vers 01h00, avec treize chars arrivant par vagues de trois ou quatre, suivis par l'infanterie. La poussée nippone vise le centre du dispositif américain. Ni l'artillerie ni les mortiers ne parviennent à enrayer l'avance japonaise. De leurs trous de fusilier, les soldats américains engagent les blindés au bazooka, à la grenade antichar et à la mitrailleuse de calibre .50 (12,7 mm). Un char de la première vague est atteint par un canon antichar de 37 mm, mais franchit la première ligne américaine en tiraillant en tous sens. Deux autres canons antichars disposés à une trentaine de mètres plus en profondeur ouvrent le feu à leur tour. Les effets ne se font pas attendre : dix engins nippons sont éliminés après avoir été touchés à plusieurs reprises. Les trois derniers se retirent avec les fantassins survivants vers le coin Sud-Est de San Manuel. Avant l'aube, les 400 Japonais encore vivants dans la localité, dont une bonne moitié de blessés, abandonnent la partie et, sous la protection d'une dernière petite contre-attaque, se replient vers San Nicolas avec les sept derniers chars. Les deux bataillons américains reprennent leur progression à 09h30, et, quatre heures plus tard, San Manuel est entièrement nettoyée.

Le détachement Shigemi laisse sur place 755 tués ainsi que les carcasses de 41 chars moyens et 4 chars légers, tous ses canons, de même que bon nombre de camions, mitrailleuses et mortiers. Quelques blessés seront encore découverts dans la nature, la plupart par des guérilleros philippins. Selon la tradition, le major général Shigemi se suicide pour éviter la honte d'une défaite. De son côté, le *161st IR* dénombre une bonne soixantaine de tués et 200 blessés, ainsi qu'un M7 de sa *Cannon Company*. Trois Sherman de la compagnie C du *716th Tank Battalion* sont définitivement hors de combat.

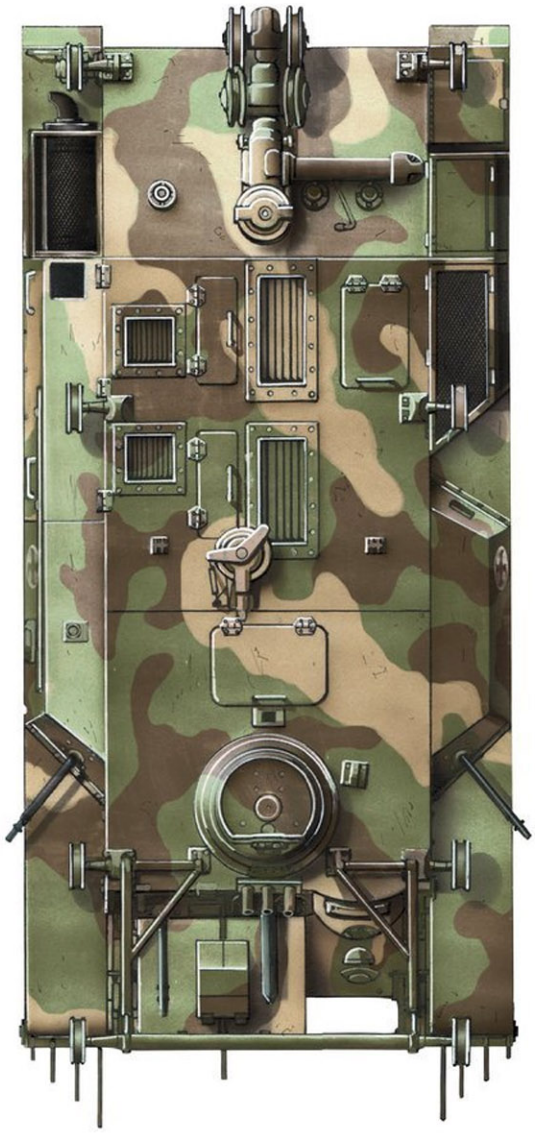
[3] Sherman équipé d'une lame de bulldozer.

▼ Obusier automoteur M7 Priest. Chaque régiment d'infanterie de l'*US Army* dispose de six pièces de ce type rassemblées dans une *Cannon Company*. Durant les précédentes opérations dans le Pacifique, les *Cannon Companies* disposant de pièces tractées et les régiments combattant souvent dans une jungle épaisse, leur personnel servait essentiellement comme infanterie classique ou comme porteurs pour les autres éléments du régiment. Le terrain plus ouvert de Luçon et l'arrivée du M7 changent la donne, et les compagnies d'automoteurs seront d'une grande utilité durant la phase finale de la reconquête des Philippines.

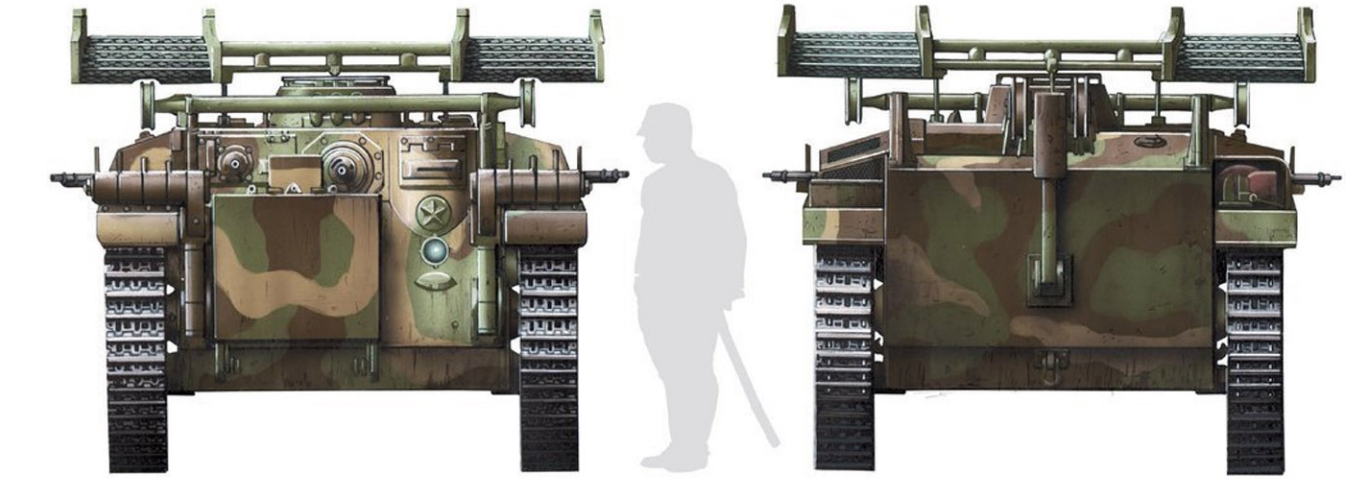




Soukou Sagyou Ki
Régiment du génie
2e division blindée « Geki »
Secteur inconnu, Luçon, Philippines, janvier 1945



Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

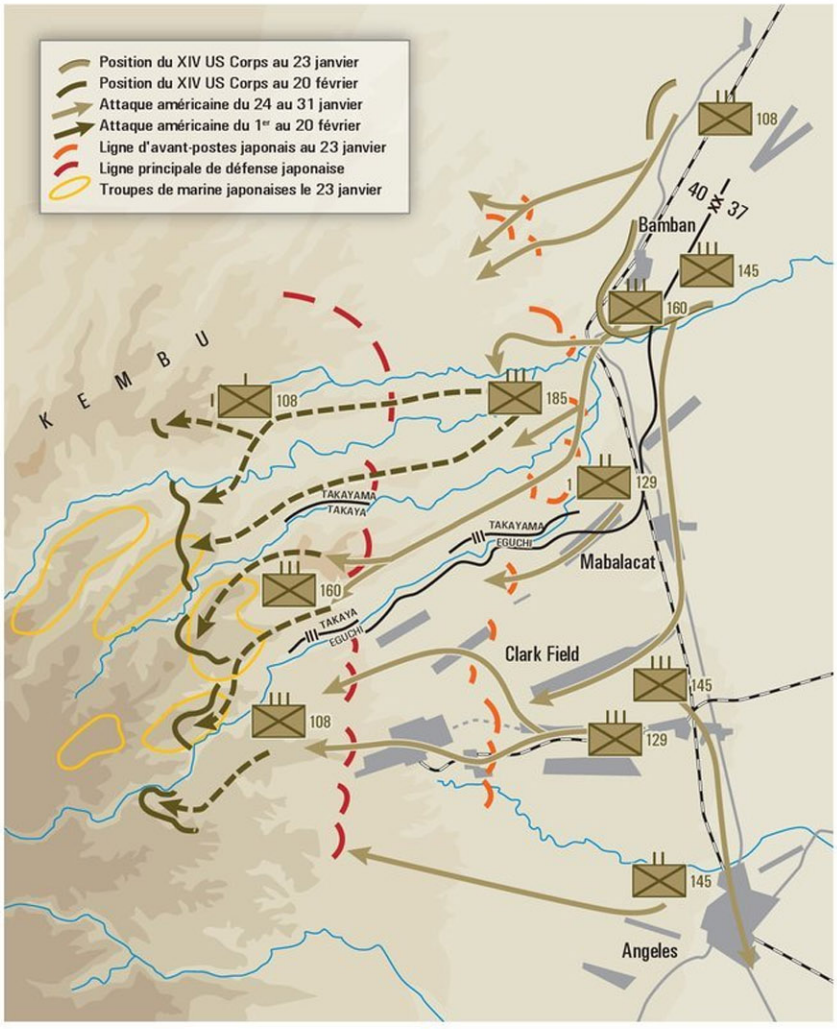


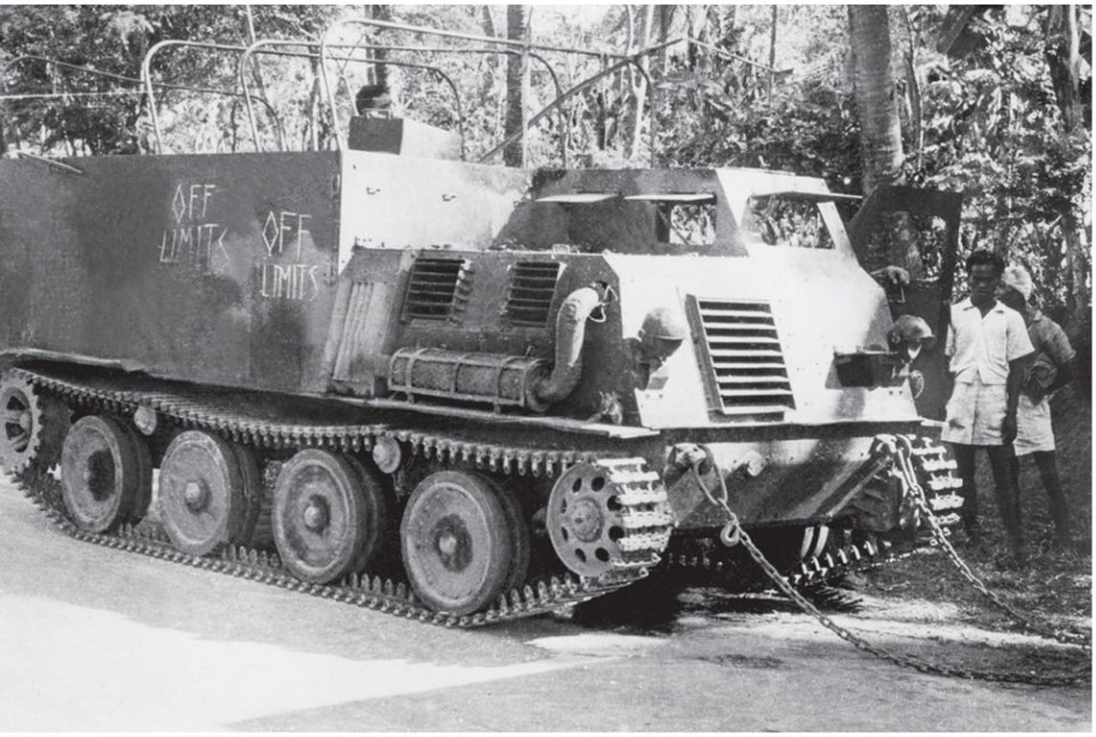
AU GROUPEMENT KEMBU

Entre-temps, le *XIV Corps* a établi le contact avec des éléments du groupement Kembu à proximité de l'aérodrome de Clark Field et de Fort Stotsenburg. À l'est, le terrain est une large plaine dominée par le mont Arayat, culminant à quelque mille mètres. À l'ouest s'étendent les hauteurs de la chaîne montagneuse de Zambales, d'où l'artillerie des défenseurs peut aisément observer et frapper les pistes d'aviation. Des 30 000 hommes dont dispose le major général Tsukuda, seuls 8 500 ont été entraînés aux opérations d'infanterie. Ceux-ci ont été répartis en plusieurs éléments, dont quatre de combat. Le plus important est le détachement Eguchi, qui compte 3 900 hommes, sans appui blindé. En dehors du gros du 2e RIM, le détachement Takayama comprend une batterie du 2e RAM, deux bataillons de construction d'aérodromes reconvertis en infanterie et un petit bataillon de canons antichars, soit 2 800 hommes. Quant au détachement Takaya, il compte 750 hommes, dont l'essentiel provient du 2e régiment d'infanterie aéroportée. Enfin, fort de 650 hommes, le détachement Yanagimoto se compose du 3e bataillon du 2e RIM et de la 8e compagnie indépendante de chars légers, commandée par le lieutenant Matsumoto. Il est initialement destiné à servir de force mobile de couverture ou de flanc-garde au profit du restant du groupement Kembu. Celui-ci ne dispose que de peu d'artillerie : deux ou trois batteries de 70 ou 75 mm et un petit bataillon équipé de pièces de 100 à 150 mm, dont certaines sont automotrices. Du côté américain, les deux divisions du *XIV Corps* (*37th* et *40th ID*) disposeront d'un appui blindé solide, provenant essentiellement des *Cannon Companies* régimentaires, du *754th Tank Battalion* et du *637th Tank Destroyer Battalion*. Après le 27 janvier, le *XIV Corps* peut également compter sur une partie des renforts qui viennent d'arriver à Lingayen : la *32nd Infantry Division*, la *1st Cavalry Division* et le *112th Cavalry Regimental Combat Team*.

Le détachement Yanagimoto occupe une position à proximité de Fort Stotsenburg, entre la ligne d'avant-postes et la ligne principale de défense du détachement Eguchi. Le 28 janvier, les deux détachements sont attaqués par le *129th IR*, accompagné par des Sherman du *754th Tank Battalion*, pour lesquels le principal obstacle est constitué par les mines. Le 29 janvier, les assaillants percent la ligne d'avant-postes du détachement Eguchi. Le détachement Yanagimoto contre-attaque avec six de ses chars au moment où les Sherman du *754th* viennent de se retirer pour se ravitailler en carburant et en munitions. Seuls quelques mitrailleuses lourdes et un M7 isolé font face aux blindés nippons. L'automoteur américain est rapidement neutralisé, mais d'autres arrivent à la rescousse, ainsi que des M18 Hellcat du *637th Tank Destroyer Battalion* et trois chars, que le commandant du *129th IR* a renvoyés en ligne. De fait, la contre-attaque nippone échoue, et le détachement Yanagimoto perd quatre de ses Ha-Go, contre deux véhicules du *637th*. Le détachement Eguchi se retire sur la ligne principale de défense, suivi de ce qui reste du détachement Yanagimoto. Les survivants des deux unités poursuivront encore la résistance jusqu'à la mi-février.

LA PRISE DE CLARK FIELD - JANVIER 1945





Entre-temps, le détachement Takayama subit lui aussi de lourdes pertes, mais il garde sa cohésion jusqu'à la mi-février. Au cours des combats finaux, il affronte des chars du *754th Tank Battalion* ainsi que des M10 du *640th Tank Destroyer Battalion*. Ces engagements marquent la rupture de la ligne principale de défense du groupement Kembu, mais, retirant ses troupes vers les hauteurs des monts Zambales, le général Tsukuda résiste encore jusqu'au 6 avril, date à laquelle il donne l'ordre aux derniers survivants de se disperser pour rejoindre une autre force nippone ou poursuivre la lutte par des actions de guérilla.

LE DÉTACHEMENT IDA À MUNOZ

Le restant de la 2e division blindée est toujours en place à l'ouest de San José. Fin janvier, le général Krueger veut marcher sur Manille avec le *XIV Corps*. Le *I Corps* assurera la protection de son flanc gauche et de ses arrières face à toute action du groupement Shobu et lancera un mouvement en tenaille avec les *25th* et *6th Infantry Divisions* en direction de San José.

L'avance américaine vers l'est reprend, et, le 30 janvier, la *6th ID* atteint Talavera, où elle coupe la route n° 5, principale voie de communication entre le groupement Shobu et le groupement Shimbu. Sur la gauche de son dispositif, le *20th IR* est en vue de Munoz, où la 2e division blindée a ancré l'aile gauche de son dispositif de protection du centre logistique de San José.

Partant de Lupao et de Munoz, les Américains ont, avec les routes principales n° 8 et n° 5, deux excellents accès vers San José. S'ils s'en emparent, ainsi que de Rizal, à une dizaine de kilomètres au sud-est, et de Cabanuatan, à une vingtaine de kilomètres au sud, ils couperont les dernières communications entre les groupements Shobu et Shimbu. De son côté, Yamashita veut encore conserver San José pendant quelques jours, le temps d'évacuer vers le nord les derniers stocks de ravitaillement qui y sont entreposés et de permettre le transfert de la 105e division du groupement Shimbu vers le groupement Shobu. Pour y arriver, le reste de la 2e division blindée se sacrifiera à son tour.

Le transporteur de troupes chenillé Type 1 Ho-Ki peut aussi servir de tracteur d'artillerie ou au transport du ravitaillement. Peu d'exemplaires sont disponibles à la 2e division blindée durant les combats sur Luçon. Quelques dizaines d'autres, restés au Japon, survivront à la guerre et au chalumeau des ferrailleurs. Certains seront mis à contribution lors de la reconstruction du pays pour transporter toutes sortes de matériaux lourds.

Quelques fantassins américains reprennent leur souffle près d'un Type 97 Shinhoto détruit. Le corps d'un des membres d'équipage ou d'un fantassin affecté à la protection du blindé est toujours étendu sur le blindage avant et a déjà fait l'objet d'une fouille détaillée. La photo donne une idée de la manière dont les chars de la 2e division blindée étaient enterrés et camouflés durant les combats dans les environs de San Manuel.

Page de droite
Un soldat américain examine l'épave d'un Type 95 léger détruit lors des combats de San Manuel. La présence des corps de deux membres d'équipage ne semble guère l'incommoder. Derrière le char léger se trouve un Type 97 Shinhoto moyen, également détruit. La scène attire aussi quelques Philippins. L'absence d'armes et la tenue de ceux-ci laissent supposer qu'il ne s'agit pas de guérilleros mais de civils, sans doute désireux d'obtenir un petit travail de l'un ou l'autre militaire contre quelques dollars.

Le détachement Ida, dénommé d'après le chef de corps du 6e régiment de chars, le colonel Kumpei Ida, défend Munoz. Il se compose du 6e RC (moins deux de ses compagnies), une compagnie du 356e bataillon d'infanterie de la 103e division, la 8e batterie du 2e RAM et la majeure partie de l'unité antichar divisionnaire soit au total 48 chars moyens, 4 chars légers, quatre chenillettes, 16 canons antichars de 47 mm, quatre canons de campagne de 105 mm et 1 800 hommes.

Du côté américain, le commandant de la *6th ID* confie le nettoyage de Munoz au *20th IR* du colonel Washington Ives. Hormis les moyens organiques de son régiment, celui-ci dispose de l'appui d'un bataillon d'artillerie de 155 mm, deux de 105 mm et une compagnie de mortiers lourds de 4,2 pouces, ainsi que des Sherman de la compagnie C du *44th Tank Battalion*.

Le 28 janvier, les patrouilles du *20th IR* commencent à sonder les défenses de Munoz et signalent que la localité est tenue par un régiment de chars. La ville est soumise à de violents tirs d'artillerie et bombardements aériens, qui ne laissent quasiment aucun bâtiment intact. Le 30, le colonel Ives ordonne à deux de ses compagnies d'effectuer une reconnaissance en force en direction de Baloc. Rencontrant une forte résistance à l'entrée de ce village, la compagnie B du *20th IR* s'enterre sur place, tandis que la K prend position à un demi-kilomètre de distance et envoie des patrouilles dans différentes directions. Le lendemain, deux compagnies donnent l'assaut, et Baloc est nettoyé en fin de matinée.

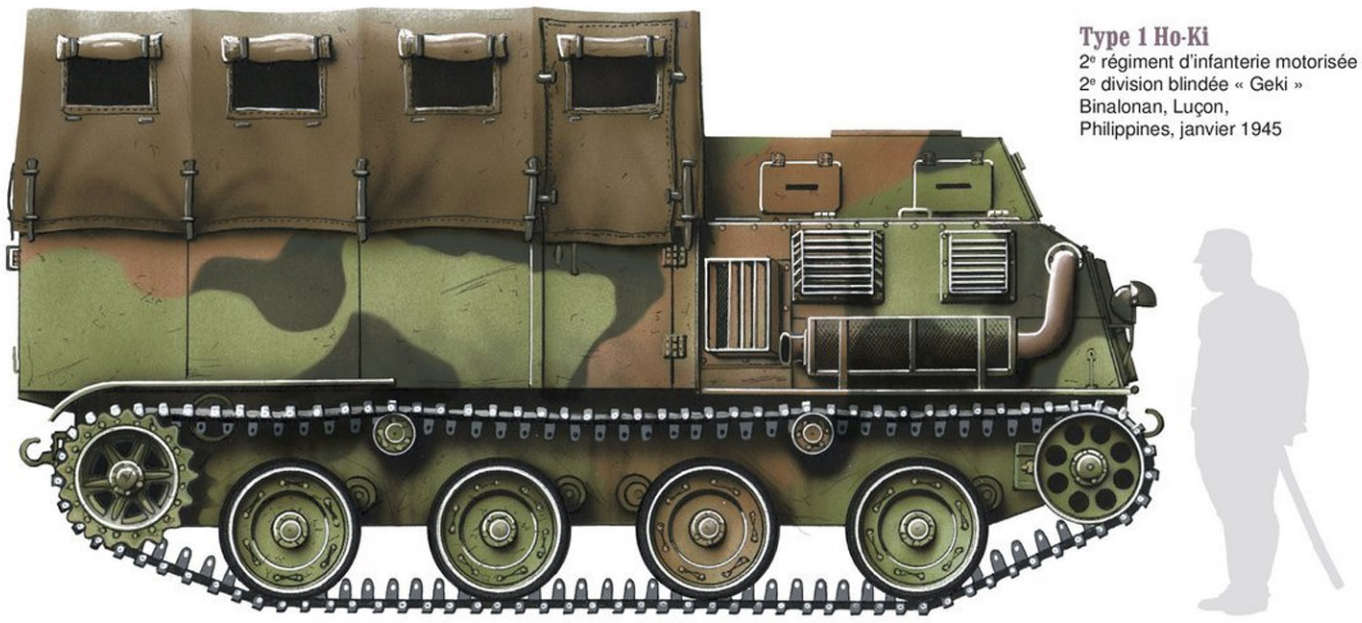
Au même moment, la compagnie K attaque le côté Nord-Est de Munoz, mais n'arrive qu'à occuper quelques maisons et à s'y maintenir à grand-peine. Le restant du 3e bataillon du *20th IR* est envoyé en renfort avec la compagnie de mortiers lourds. L'attaque reprend le 1er février, après une préparation d'artillerie de 15 minutes, avec deux compagnies débouchant du sud-ouest. Le terrain dégagé autour de Munoz offre peu de couverts aux assaillants, alors que, dans les ruines de la localité, les blindés et les pièces d'artillerie nippones sont bien enterrés ou protégés par des remblais de terre et des murs de sacs de sable.

Le 1er bataillon arrive à son tour, suivi du restant du régiment et des chars, mais même avec ces renforts, le 3 février, les Américains n'ont réussi à nettoyer que les premières positions du détachement Ida, au prix de combats acharnés, et la ligne principale de défense n'a même pas encore été atteinte.

LE DÉTACHEMENT HARADA À LUPAO

Plus au nord, dans le secteur de la *25th Infantry Division*, le *27th IR* et la compagnie C du *716th Tank Bataillon* entrent à Pemienta sans coup férir, bloquant la route n° 8 et coupant la retraite au détachement Omura qui, depuis la troisième semaine de janvier, occupe Gonzales, 5 km plus à l'ouest. Nommé d'après le major Kinjo Omura, commandant du 2e groupe du 2e RAM, ce détachement comprend deux batteries de celui-ci ainsi que la 2e compagnie du 7e RC, commandée par le capitaine Shoji Arao. Le 29 janvier, à 18h00, Omura reçoit l'ordre de se replier vers l'est par la route n° 8. Deux heures plus tard, alors qu'il arrive en vue de Pemienta, le détachement se heurte aux positions du *27th IR*, dont Omura et le commandement de la 2e division blindée ignoraient visiblement la présence. Il s'ensuit un échange de tirs de six heures, et, lorsqu'à l'aube, le *27th IR* dresse le bilan, il trouve 125 cadavres de soldats japonais ainsi que les restes de huit chars, douze tracteurs d'artillerie, huit obusiers de 105 mm, cinq camions et divers autres équipements.

Longeant la route n° 8 vers l'est, le *27th IR* arrive en vue d'Umingan, d'où la chaussée continue vers Lupao. La localité est tenue par un bataillon du 26e régiment indépendant mixte du colonel Matsumoto, qui dispose de huit canons antichars de 47 mm. Le *27th IR* ne réussissant pas à enlever la position, le *35th IR* reçoit l'ordre de contourner l'obstacle et de prendre les Japonais à revers avec un de ses bataillons le lendemain. Les défenseurs évacuent cependant Umingan à la faveur de la nuit, et lorsque le *27th IR* y entre, dans la journée du 2 février, il n'y trouve plus que deux petites poches de résistance rapidement réduites. Les Japonais ont abandonné 150 cadavres, leurs canons antichars de 47 mm ainsi que d'importantes quantités de munitions. L'avance reprend en direction de Lupao, où s'est retranché le détachement Harada.



Type 1 Ho-Ki
2e régiment d'infanterie motorisée
2e division blindée « Geki »
Binalonan, Luçon,
Philippines, janvier 1945

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

Nommé d'après le lieutenant-colonel Kazuo Harada, commandant le 10e RC, celui-ci se compose de la 2e compagnie du 7e RC, du 10e RC moins ses 1re et 5e compagnies, et de la 3e compagnie de l'unité antichar divisionnaire. Harada a réparti ses moyens entre deux points d'appui, le premier à Lupao même, où sont stationnées la compagnie du 7e RC et une du 10e, et le second à San Isidro, à 5 ou 6 km plus au sud-ouest, où se trouvent les deux autres compagnies de chars du 10e RC. Le *35th IR* arrive en vue de Lupao dans la soirée du 2 février. Sa compagnie de tête est clouée sur place à quelque 700 mètres des lisières de la localité, et une tentative d'y entrer le lendemain échoue également.

Bloqués à Munoz et à Lupao et peu décidés à y subir de nouvelles pertes, les commandants des *6th* et *25th Infantry Divisions* décident d'assiéger les deux bastions ennemis avec une partie de leurs moyens et de les contourner avec le restant pour s'emparer directement de San José. Le 4 février dans la matinée, deux compagnies du *1st IR* entrent dans la localité, quasiment sans rencontrer d'opposition. En début d'après-midi, le régiment est définitivement maître de l'objectif. Le *63rd IR*, qui lui emboîte le pas, est retenu par la réduction de la petite garnison d'infanterie nippone et de canons antichars à proximité de Caanawan.

À ce moment, la 2e division blindée a déjà accompli sa mission retardatrice. La 105e division s'est retirée dans les montagnes plus au nord, et tous les stocks de ravitaillement entreposés à San José ont été évacués. La défense de la ligne Munoz–Lupao ne présentant plus aucun intérêt, Yamashita ordonne à la « Geki » de rompre le contact avec l'ennemi et de se replier par la route n° 5. Cette consigne n'atteint les unités tenant San Isidro que dans la journée du 5, et seulement le 6 pour celles occupant Lupao et Munoz, trop tard pour que leur repli ait encore une chance de réussir…

Des fantassins et un M4A3 progressent le long d'une route sur l'île de Luçon. Bien que le réseau n'y soit toujours pas comparable à ce que l'on connaît dans les pays occidentaux, il est nettement plus favorable à l'emploi de véhicules que ce que les soldats de MacArthur ont connu durant les précédentes étapes de la reconquête du Pacifique.

LE NETTOYAGE DE MUNOZ ET DE LUPAO

Dans la soirée du 6 février, à Munoz, les combats contre le *20th Infantry Regiment* et les tirs d'artillerie ont coûté au détachement Ida 35 de ses chars, mais il lui en reste une vingtaine, avec lesquels il tient toujours la moitié de la localité. Cinq bataillons d'artillerie continuent à bombarder la partie occupée par les Japonais, et le colonel Ida lui-même a été tué durant l'un de ces tirs. Dans la nuit du 6 au 7, ignorant que l'itinéraire est déjà aux mains des Américains, le détachement Ida tente une sortie par la route n° 5 en direction de San José, couvert par une attaque de diversion menée par quelques fantassins et quatre chars contre les positions du *35th IR*.

La colonne se heurte immédiatement à des barrages routiers tenus par des éléments du *63rd IR*, se fait ensuite décimer à bout portant par les obusiers de 105 mm du *53rd Field Artillery Battalion*, puis par les 155 du *80th Field Artillery Battalion*. Une compagnie de Sherman M4 du *44th Tank Battalion* termine le travail à l'arrière de la colonne. Incapables de voir les véhicules nippons dans l'obscurité, les canonniers des chars arrosent le secteur à la mitrailleuse coaxiale. Lorsqu'ils voient leurs traçantes ricocher, ils tirent au canon dans la même direction. Une fois les premiers véhicules en feu, leurs incendies éclairent le reste de la colonne japonaise. Quelques dizaines de soldats nippons parviennent à s'échapper à la faveur de la nuit, mais à l'aube, les *GIs* dénombrent 247 ennemis tués ainsi que les épaves de dix chars moyens, un char léger, dix camions et deux tracteurs d'artillerie avec leurs pièces de 105 mm. Le *20th IR* occupe le restant de Munoz sans rencontrer d'opposition. Le détachement Ida a cessé d'exister et a perdu 1 527 hommes, 52 chars, 41 camions, 16 canons antichars de 47 mm et 4 obusiers de 105 mm. Les pertes américaines se montent à 47 tués, 164 blessés et un M7 détruit.

La bataille prend une tournure similaire du côté du Lupao. Dans la nuit du 7 au 8, la garnison tente elle aussi une sortie avec la dizaine de chars qu'il lui reste. Cinq d'entre eux parviennent à franchir les barrages du *35th IR* et disparaissent dans les collines à l'est de la ville. Les machines y sont abandonnées peu après par leurs équipages. Les troupes à pied s'évanouissent dans la nature par petits paquets, et le 8 à midi, les Américains sont maîtres des lieux.

À San Isidro, les défenseurs n'ont pas encore subi d'attaque directe lorsque, dans la soirée du 5 février, ils reçoivent l'ordre de se replier. Sachant les routes bloquées, les équipages sabotent leurs chars et s'évanouissent dans la nuit. Lorsque le *161st IR* entre à San Isidro dans la matinée du 6, il trouve les épaves de 23 chars, 18 camions et deux canons de 75 mm. Les jours suivants, les Américains traquent les petits détachements isolés qui se sont réfugiés sur les hauteurs au nord de San Isidro. Au total, le détachement Harada a perdu 900 hommes, 33 chars, 26 camions et 3 canons de 75 mm.

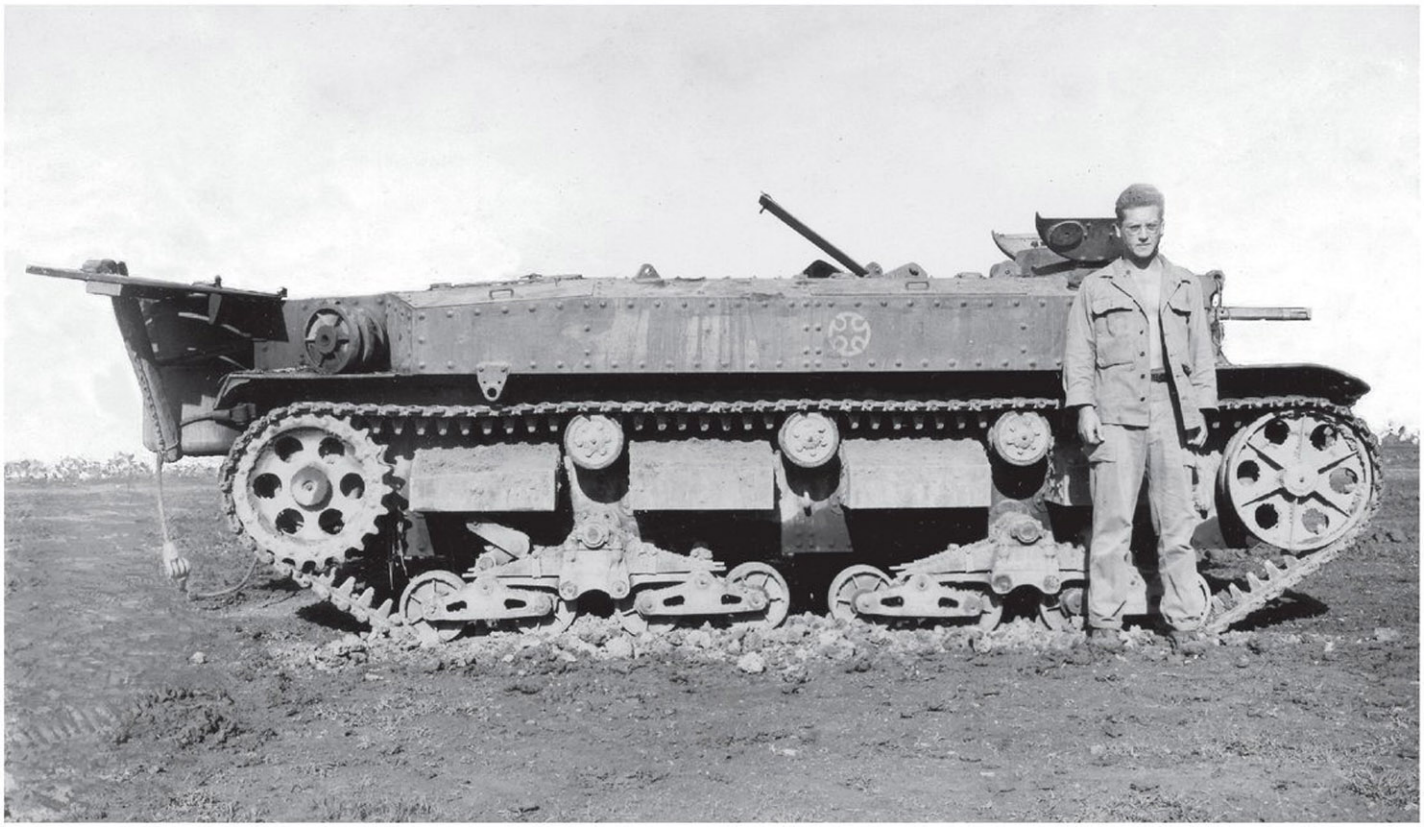
La 2e division a alors cessé d'exister en tant que grande unité blindée. Une partie de son personnel parvient cependant à rejoindre le groupement Shobu, au sein duquel, tout en conservant son nom, elle est réorganisée sous la forme d'une petite division d'infanterie, qui poursuivra la lutte dans le nord de Luçon. ■

◀ Fantassins japonais dans une zone bâtie. Certains ont des années d'expérience du combat d'infanterie et sont des adversaires redoutables, exploitant au mieux l'appui des blindés quand il est disponible. D'autres sont des recrues à peine instruites ou proviennent de l'Aviation ou de la Marine, sans grande connaissance du manuel du fantassin. Malgré un courage exemplaire, ils ne font pas le poids face aux soldats américains bien entraînés et supérieurement équipés. DR

▼ Ce militaire américain pose devant l'épave d'un char pionnier *Soukou Sagyou Ki* ou *SS-Ki*. Huit de ces engins relevant du régiment de génie divisionnaire de la « Geki » seront détruits ou capturés par les Américains durant la libération des Philippines, mais étrangement, aucun n'était muni de son pont mobile, et les services de renseignements de l'*US Army* les classeront comme chars lance-flammes, sans tenir compte des autres tâches qui peuvent leur être confiées.

BIBLIOGRAPHIE

- Salecker (G. E.), *Rolling Thunder against Rising Sun, The Combat History of U.S. Army Tank Battalions in the Pacific in World War II*, Mechanicsburg (PA, USA), Stackpole books, 2008
- Smith (R. R.), *US Army in World War II, The War in the Pacific, Triumph in the Philippines*, Washington D.C., Office of the Chief of Military History Department of the Army, 1963
- Yeide (H.), *The Infantry's Armor, The US Army's Separate Tank Battalions in World War II*, Mechanicsburg (PA, USA), Stackpole books, 2010
- Zaloga (S. J.), *M4 Sherman vs Type 97 Chi-Ha, The Pacific 1945*, Oxford (UK), Osprey Publishing Ltd, 2012



BATAILLES & BLINDÉS

Anciens numéros ▶

Retrouvez les sommaires détaillés sur notre site :

www.caraktere.com

Abonnements :	France	UE, Suisse, DOM-TOM	Autres	Quantité	TOTAL
Abonnemment d'un an à **Batailles & Blindés**, soit 6 numéros, à partir du n°61 inclus	35.00 €	40.00 €	45.00 €	x _____ =	€
Abonnemment de deux ans à **Batailles & Blindés**, soit 12 numéros, à partir du n°61 inclus	65.00 €	75.00 €	85.00 €	x _____ =	€

Hors-séries :	France	UE, Suisse, DOM-TOM	Autres	Quantité	TOTAL
HS n°2 : Opération Daguet (réf.74)	12.90 €	16.50 €	20.00 €	x _____ =	€
HS n°3 : L'épopée du 6e GRDI (réf.75)	12.90 €	16.50 €	20.00 €	x _____ =	€
HS n°6 : Afrika-Korps / Tome 1 (réf.78)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°14 : Tiger-Abteilungen ! Tome I (réf.167)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°15 : Guderian (réf.185)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°16 : Tiger-Abteilungen ! Tome II (réf.276)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°17 : La bataille des Ardennes - T.1 (réf.277)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°18 : La bataille des Ardennes - T.2 (réf.278)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°20 : Les as de la *Panzerwaffe* à Koursk (réf.280)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°21 : *Panzerknacker* : combat antichar allemand (réf.281)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°22 : 1944 : duels dans le bocage (réf.282)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°23 : La révolution de la guerre mécanisée (réf.283)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
BBHS 24 : La Cavalerie au combat (réf.284)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8 € pièce, toute destination) :

☐ **N°7** : La «Totenkopf» dans l'enfer de Targul (ref.7)	☐ **N°44** : Tiger, « la bête de guerre » (réf.244)
☐ **N°8** : Il faut sauver le soldat Lynch ! (ref.8)	☐ **N°45** : « Blitzkrieg » 1940 vs 1944 (réf.245)
☐ **N°10** : Les « Chauds » en Normandie (ref.10)	☐ **N°46** : Les secrets tactiques de Rommel (réf.246)
☐ **N°11** : « Tiger Jack » contre le baron (ref.11)	☐ **N°47** : M4 Sherman (réf.247)
☐ **N°16** : Saga d'un "Wikinger" sur l'Ostfront (ref.16)	☐ **N°48** : Küstrin, dernière bataille avant Berlin (réf.248)
☐ **N°17** : Destins croisés en Normandie (ref.17)	☐ **N°49** : Pourquoi les *Tank Destroyers* ? (réf.249)
☐ **N°22** : Leclerc : « se commander soi-même » (ref.22)	☐ **N°50** : Piégé à Stalingrad (réf.250)
☐ **N°27** : Dans l'enfer de la Roer (ref.27)	☐ **N°51** : 1945 - Carnage à Bautzen (réf.251)
☐ **N°34** : Les chars du *Heyl Shirion* (réf.134)	☐ **N°52** : Tempête rouge sur l'Europe (réf.252)
☐ **N°35** : *SS-Panzer-Division* « Wiking » (réf.140)	☐ **N°53** : Baptême du feu de la « Hitlerjugend » (réf.253)
☐ **N°36** : Dans l'enfer du bocage (réf.145)	☐ **N°54** : La bataille d'Aix-la-Chapelle (réf.254)
☐ **N°37** : Le *SS-Panzer-Korps* à Kharkov (réf.153)	☐ **N°55** : Campagne d'Allemagne de la 5e DB (réf.255)
☐ **N°38** : Les imposteurs de Skorzeny (réf.158)	☐ **N°56** : Échec à la « Das Reich » (réf.256)
☐ **N°39** : *Panzerschreck* (réf.162)	☐ **N°57** : *Panzer-Division 45* (réf.257)
☐ **N°40** : *Skijäger* (réf.172)	☐ **N°58** : Chasse aux Scud pour les forces spéciales (réf.258)
☐ **N°41** : Wittmann à Koursk (réf.181)	☐ **N°59** : *Qui a tué wittman ?* (réf.259)
☐ **N°42** : Nashorn au combat (réf.182)	☐ **N°60** : KOVEL, la « Wiking » au combat (réf.260)
☐ **N°43** : La « Panzer-Lehr » face au débarquement (réf.243)	☐ **N°61** : La motorisation de l'US army (réf.261)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL : *abonnements + hors-séries + anciens numéros* €

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Commandez les anciens numéros de *Batailles & Blindés* et de nos autres publications, consultez les sommaires détaillés et vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift ☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :
Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel : .....
(3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

BATAILLES & BLINDÉS HORS-SÉRIE N° 24

LA CAVALERIE AU COMBAT

RÉCITS ET TÉMOIGNAGES

144 pages 14.90 €

Dispo auprès de la rédaction

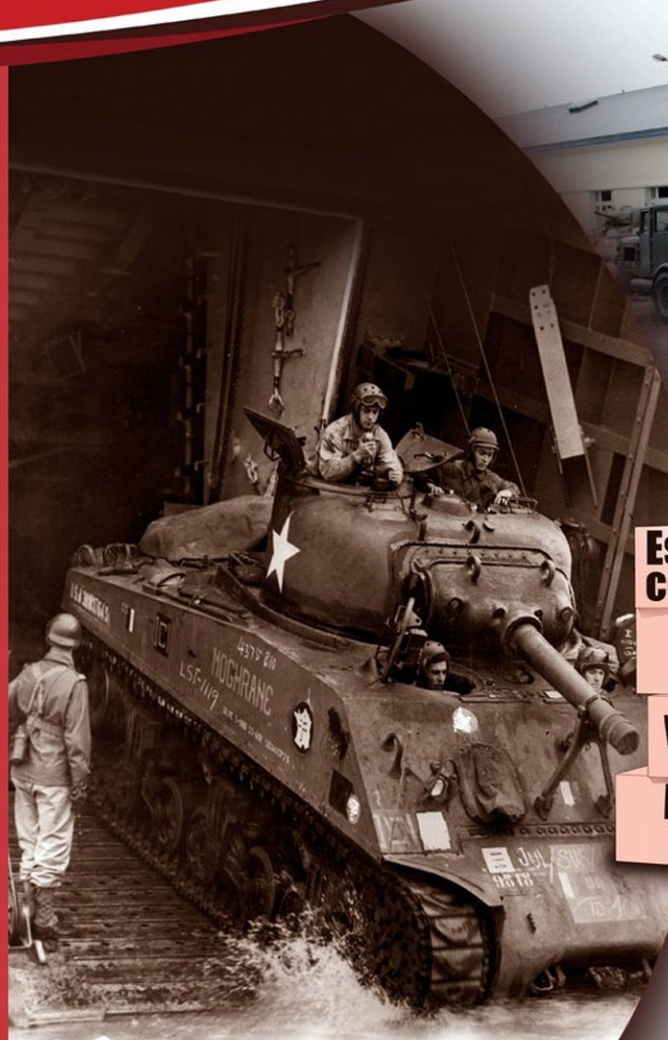
Renseignements : **Éditions Caraktère**
Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76
www.caraktere.com

28ème

CONCOURS INTERNATIONAL DE MAQUETTES

7 & 8 JUIN 2014

THÈME
Les Divisions Blindées dans la Libération de la France en 1944



Espace commerçants

Démonstration dynamique

Visite des réserves

Exposition libre : Air - Terre - Mer

Musée des
BLINDÉS
TANK MUSEUM - PANZER MUSEUM
Saumur

1043 route de Fontevraud
49400 Saumur 02 41 83 69 97
museedesblindes@wanadoo.fr

STEEL MASTERS
BLINDÉS ET MODÉLISME MILITAIRE

Véhicules Militaires magazine

caractère presse & éditions

FORCES TERRESTRES
Le magazine des hommes et du matériel de l'armée française

Imprimé par Loire Impression - Saumur